SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Proceedings of the Standing Senate Committee on

FISHERIES AND OCEANS

Chair:
The Honourable FABIAN MANNING

Thursday, April 26, 2018

Issue No. 29

Twenty-ninth meeting:

Study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

PÊCHES ET DES OCÉANS

Président :
L'honorable FABIAN MANNING

Le jeudi 26 avril 2018

Fascicule nº 29

Vingt-neuvième réunion :

Étude sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

STANDING SENATE COMMITTEE ON FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Fabian Manning, *Chair*

The Honourable Marc Gold, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Christmas	Munson
Coyle	Plett
* Day	Poirier
(or Mercer)	Raine
Deacon	Ringuette
* Harder, P.C.	* Smith
(or Bellemare)	(or Martin)
(or Mitchell)	* Woo
McInnis	(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Deacon replaced the Honourable Senator Hartling (*April 25, 2018*).

The Honourable Senator Christmas replaced the Honourable Senator Deacon (*April 20, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS

Président : L'honorable Fabian Manning

Vice-président : L'honorable Marc Gold

et

Les honorables sénateurs :

Christmas	Munson
Coyle	Plett
* Day	Poirier
(ou Mercer)	Raine
Deacon	Ringuette
* Harder, C.P.	* Smith
(ou Bellemare)	(ou Martin)
(ou Mitchell)	* Woo
McInnis	(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Deacon a remplacé l'honorable sénatrice Hartling (*le 25 avril 2018*).

L'honorable sénateur Christmas a remplacé l'honorable sénatrice Deacon (*le 20 avril 2018*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, April 26, 2018
(65)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 8:42 a.m., in room 9, Victoria Building, the [illegible] chair, the Honourable Marc Gold, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Christmas, Coyle, Deacon, Gold, Manning, McInnis, Poirier and Raine (8).

In attendance: Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, April 14, 2016, the committee continued its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Canadian Coast Guard:

Gregory Lick, Director General, Operations;

Peter Garapick, Superintendent, Search and Rescue, Central and Arctic Region.

At 8:46 a.m., the Honourable Senator Manning took the chair.

The chair made a statement.

Mr. Lick made a statement and, together with Mr. Garapick, answered questions.

At 9:50 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 26 avril 2018
(65)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et océans se réunit aujourd'hui, à 8 h 42, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Marc Gold (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Christmas, Coyle, Deacon, Gold, Manning, McInnis, Poirier et Raine (8).

Également présente : Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 avril 2016, le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Garde côtière canadienne :

Gregory Lick, directeur général, Opérations;

Peter Garapick, surintendant, Recherche et sauvetage, Région du Centre et de l'Arctique.

À 8 h 46, l'honorable sénateur Manning prend place au fauteuil.

Le président prend la parole.

M. Lick fait un exposé puis, avec M. Garapick, répond aux questions.

À 9 h 50, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Chantal Cardinal

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, April 26, 2018

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 8:42 a.m. to study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

Senator Marc Gold (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Good morning, my name is Marc Gold, deputy chair of the committee. The chair is unable to attend today. Before I give the floor to our witnesses, please let me invite members of the committee to introduce themselves, starting from my left.

Senator Christmas: Dan Christmas, Nova Scotia.

Senator Deacon: Senator Marty Deacon, Ontario.

The Deputy Chair: I do expect we'll have other members of the committee joining us in due course.

It is a pleasure to welcome you both to this committee. We're engaged in our ongoing study on marine search and rescue activities, including the current opportunities and challenges. We're pleased to welcome representatives from the Canadian Coast Guard to discuss the central and Arctic region.

Welcome back Mr. Gregory Lick, Director General, Operations; and welcome to Mr. Peter Garapick, Superintendent, Search and Rescue, Central and Arctic Region.

On behalf of all members of the committee I want to thank you for being here today. I understand that you have some opening remarks, following which members of the committee will be asking you some questions.

Gregory Lick, Director General, Operations, Canadian Coast Guard: Good morning Mr. Chair and committee members.

[*Translation*]

Thank you for inviting me to further discuss the Canadian Coast Guard's role within Canada's search and rescue system.

[*English*]

I would like to introduce my colleague Mr. Peter Garapick, our expert in search and rescue in the central and Arctic region. Before I begin, I would like to take this opportunity to correct

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 26 avril 2018

Le Comité permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 8 h 42, pour étudier les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

Le sénateur Marc Gold (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Bonjour. Je m'appelle Marc Gold, vice-président du comité. Le président ne peut pas être présent aujourd'hui. Avant de céder la parole à nos témoins, permettez-moi d'inviter les membres du comité à se présenter, à commencer par ma gauche.

Le sénateur Christmas : Dan Christmas, de la Nouvelle-Écosse.

La sénatrice Deacon : La sénatrice Marty Deacon, de l'Ontario.

Le vice-président : Je m'attends à ce que d'autres membres du comité se joignent à nous en cours de route.

C'est un plaisir de vous accueillir tous les deux à notre comité. Notre étude en cours porte sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. Nous sommes heureux d'accueillir des représentants de la Garde côtière canadienne pour discuter de la région du Centre et de l'Arctique.

Je souhaite à nouveau la bienvenue à Gregory Lick, directeur général des Opérations, et à Peter Garapick, surintendant, Recherche et sauvetage dans la région du Centre et de l'Arctique.

Au nom de tous les membres du comité, je tiens à vous remercier d'être ici aujourd'hui. Je crois savoir que vous avez des remarques liminaires, après quoi les membres du comité vous poseront des questions.

Gregory Lick, directeur général, Opérations, Garde côtière canadienne : Bonjour, monsieur le président et membres du comité.

[*Français*]

Je vous remercie de m'accorder une autre occasion de discuter plus en profondeur du rôle de la Garde côtière canadienne au sein du système de recherche et de sauvetage du Canada.

[*Traduction*]

J'aimerais présenter mon collègue, M. Peter Garapick, notre spécialiste du programme de recherche et de sauvetage dans la région du Centre et de l'Arctique. Avant de commencer,

and clarify two statements made during my appearance last week.

First, regarding my response to Senator Manning's question about search and rescue operations in the North, I did make an error, while depending on my memory, that the inshore rescue boat station in the Arctic will be located in Rankin Inlet, Nunavut, and not in Iqaluit. The process of selecting Rankin Inlet involved an engagement process in many communities of the entire Canadian Arctic, and involved northerners in making that decision. This is a significant change for us, one that we have adopted wholeheartedly and one we will continue to evolve. This is an initiative I can expand upon through your questions later.

Second, I would like to clarify my statement on the subject of reported missed calls associated with the Marine Communications and Traffic Services system. Following the consolidation of our MCTS centres, short interruptions with some of our remote sites did occur. Reported missed calls were fully investigated, and the analysis concluded that the Coast Guard communications infrastructure met the required radio coverage and spectrum of the Canadian Coast Guard western region. There are no indications that any missed calls were found to be associated with our MCTS infrastructure and this was substantiated by our partners, including the United States Coast Guard.

[*Translation*]

Today, my remarks will focus on the services and coverage provided in the Arctic and also touch on how search and rescue operations are organized in the southern waters of Central Canada. The Coast Guard's central and Arctic region is responsible for a vast geographical area, which covers nearly 3 million square kilometres of waterways.

[*English*]

This includes our southern waters, which consist of the Great Lakes, the St. Lawrence River, the seaway, and the northern area of the Gulf of St. Lawrence, and our waters to the North, Hudson Bay and the Arctic coast up to Alaska.

In the south, we have 16 search and rescue lifeboat stations, nine within the Great Lakes, two along the St. Lawrence River, and five in the St. Lawrence Seaway and the Gulf of St. Lawrence. We have 12 inshore rescue boat stations, six in the Great Lakes and six in the St. Lawrence area.

j'aimerais saisir l'occasion pour corriger et clarifier des déclarations faites durant ma comparution de la semaine dernière.

Premièrement, dans ma réponse à la question du sénateur Manning sur les opérations de recherche et sauvetage dans le Nord, j'ai fait une erreur en me fiant à ma mémoire. La station de petites embarcations de sauvetage côtières dans l'Arctique sera située à Rankin Inlet, au Nunavut, et non pas à Iqaluit. La sélection de Rankin a donné lieu à un processus de mobilisation dans de nombreuses collectivités de tout l'Arctique canadien, et à la participation des habitants du Nord à la prise de décisions. C'est un changement important pour nous, un changement que nous avons accueilli à bras ouverts et que nous poursuivons. C'est une initiative dont je pourrai parler davantage en réponse à vos questions.

Deuxièmement, je souhaiterais préciser ma déclaration au sujet des « appels manqués » associés à notre système des Services de communication et de trafic maritimes, ou SCTM. Après le regroupement de nos centres des SCTM, de brèves interruptions se sont produites dans quelques-uns de nos sites éloignés. Les appels manqués signalés ont fait l'objet d'enquêtes complètes, et l'analyse est arrivée à la conclusion que l'infrastructure de communication de la Garde côtière correspondait à la couverture radio et au spectre des radiofréquences de la région de l'Ouest de la Garde côtière. Aucune indication d'appel manqué d'aucune sorte n'a été constatée relativement à notre infrastructure de SCTM, et ce constat a été corroboré par nos partenaires, notamment la Garde côtière des États-Unis.

[*Français*]

Aujourd'hui, je vous parlerai des services et de la couverture assurés dans l'Arctique et je dirai quelques mots sur l'organisation des opérations de recherche et de sauvetage dans les eaux du Sud du Canada. La région du centre et de l'Arctique de la Garde côtière canadienne est responsable d'un vaste secteur géographique qui couvre près de 3 millions de kilomètres carrés de voies navigables.

[*Traduction*]

Ce secteur comprend les eaux du sud, c'est-à-dire les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, la voie maritime et la partie nord du golfe du Saint-Laurent, et les eaux du nord, soit la baie d'Hudson et les côtes de l'Arctique jusqu'à l'Alaska.

Dans le sud, nous avons 16 bateaux de recherche et sauvetage, dont 9 dans les Grands Lacs, 2 le long du fleuve Saint-Laurent, et 5 dans la Voie maritime du Saint-Laurent et le golfe du Saint-Laurent. Nous avons également 12 stations de petites embarcations de sauvetage côtières, dont 6 dans les Grands Lacs et 6 dans la zone du Saint-Laurent.

[*Translation*]

Marine communication services and search and rescue coordination in the south are provided by: four Marine Communications and Traffic services, or MCTS, centres located in Les Escoumins and Quebec City, as well as Prescott and Sarnia, Ontario; the Trenton Joint Rescue Coordination Centre; and the Maritime Rescue Sub-Centre in Quebec City.

[*English*]

When we look north, the Coast Guard has a physical presence during the Arctic navigational season, which is open from June to November every year.

[*Translation*]

Up to seven icebreakers are routinely deployed through the season to provide icebreaking services, Arctic resupply to support remote communities, and to engage in community outreach activities. Our icebreakers are all SAR ready and capable.

[*English*]

Marine communication services are provided by MCTS Iqaluit from May to the end of December. Search and rescue coordination in the Arctic is covered by JRCC Trenton from Alaska to east of Hall Beach, Nunavut, and JRCC Halifax from that point eastward to the North Atlantic coast.

[*Translation*]

The Coast Guard has also been investing in Arctic search and rescue operations to address growing marine traffic in the Arctic. Many of these investments stem from the Oceans Protection Plan.

[*English*]

In 2015, the Coast Guard and Mr. Garapick led a two-year search and rescue project to assess marine risks in the coastal Arctic waters, and to expand the Canadian Coast Guard auxiliary's presence in the Arctic. As a result of this effort, additional auxiliary units have been added, bringing the total today to 13 units located in various locations across the Arctic, with an additional eight to 10 units to be operational this summer.

[*Translation*]

We are also increasing and solidifying our partnership with the indigenous communities who possess vast knowledge of their ancestral lands.

[*Français*]

Dans le Sud, les services de communication maritime et la coordination des services de recherche et de sauvetage sont assurés par quatre centres de Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) situés aux Escoumins et à Québec, et à Prescott et à Sarnia, en Ontario, par le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Trenton et par le Centre secondaire de sauvetage maritime de Québec.

[*Traduction*]

Dans nos eaux nordiques, la présence physique de la Garde côtière est assurée pendant la saison de navigation dans l'Arctique, qui s'étend de juin à novembre de chaque année.

[*Français*]

Jusqu'à sept brise-glaces sont couramment déployés tout au long de la saison pour fournir des services de déglaçage et réapprovisionner les collectivités éloignées de l'Arctique et pour mener des activités de sensibilisation des collectivités. Nos brise-glaces sont tous prêts pour les opérations de recherche et de sauvetage et sont capables de répondre aux incidents.

[*Traduction*]

Les services de communication maritime sont fournis par le SCTM d'Iqaluit, de mai jusqu'à la fin du mois de décembre. La coordination des services de recherche et sauvetage est assurée par le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Trenton, de l'Alaska jusqu'à l'est de Hall Beach, au Nunavut, et par celui d'Halifax, à partir de ce point en direction est jusqu'à la côte de l'Atlantique Nord.

[*Français*]

La garde côtière investit également dans des opérations de recherche et de sauvetage dans l'Arctique en raison du trafic maritime croissant dans cette région. Un grand nombre des investissements proviennent du Plan de protection des océans.

[*Traduction*]

En 2015, la Garde côtière et M. Garapick ont dirigé un projet de recherche et sauvetage dans l'Arctique, qui a duré deux ans et qui visait à évaluer les risques maritimes dans les eaux arctiques côtières, et à accroître la présence de la Garde côtière auxiliaire canadienne dans l'Arctique. Il en a résulté la création d'unités auxiliaires supplémentaires, qui a porté à 13 le nombre total d'unités établies dans divers endroits partout dans l'Arctique. Cet été, 8 à 10 nouvelles unités devraient voir le jour.

[*Français*]

En outre, nous accroissons et consolidons nos partenariats avec les collectivités autochtones qui possèdent une vaste connaissance de leurs terres ancestrales.

[*English*]

These partnerships afford us the chance to learn at their feet so that we can better serve them and their communities, and to allow the communities to become actively involved in the search and rescue system.

Additionally, we also conduct northern community outreach activities, which have always been extremely valuable, to meet local residents in order to get a sense of their needs and wants, and to hear first-hand any concerns they may have.

[*Translation*]

We have also launched a four-year community boat pilot project to enable indigenous communities to participate in local marine emergency responsibilities as members of the Coast Guard Auxiliary.

[*English*]

The Oceans Protection Plan also supports an increase in the number of employees at all MCTS centres in Canada. This includes one additional seasonal MCTS officer in MCTS Iqaluit.

[*Translation*]

When it comes to search and rescue, the Canadian Coast Guard is the on-water arm of the federal search and rescue system.

[*English*]

I would like to give you an example of why I'm so proud of the work we do. In September 2015 — and in fact there are many situations like this across Canada, but this is just one example — in the space of one week, the Coast Guard was called in and saved six overdue hunters in the area surrounding Pangnirtung, Nunavut. Each of them returned safely to a community that celebrated the reunion of families amidst tears of joy and happy faces. Community leaders held an event to celebrate the safe return of their own and invited us to attend, which we were privileged to do.

This is a prime example of what team SAR is all about. All our partners work together and bring families back together. This is what we do every day.

Before I conclude today, I would like to advise the committee that this will be my last appearance at this committee as a member of the Canadian Coast Guard as I will be taking my retirement at the end of the summer. It is really both a sad and a happy day for me.

[*Traduction*]

Ces partenariats nous donnent la chance d'apprendre aux côtés des Autochtones et ainsi de mieux les servir, eux et leurs collectivités, et ils permettent aux collectivités de devenir d'actives parties prenantes au système de recherche et sauvetage.

Nous menons également des activités de sensibilisation des collectivités dans le Nord, qui ont toujours été extrêmement utiles pour rencontrer les résidents locaux, prendre conscience de leurs besoins et désirs, et les entendre exprimer leurs préoccupations.

[*Français*]

Nous avons aussi lancé un projet pilote quadriennal de navires des collectivités autochtones afin de permettre à celles-ci de participer à des activités d'intervention en cas d'urgence maritime locale en tant que membres de la Garde côtière auxiliaire canadienne.

[*Traduction*]

Le Plan de protection des océans favorise également une hausse du nombre d'employés dans tous les centres des SCTM au Canada. Le centre des SCTM d'Iqaluit compte pour sa part un officier des SCTM saisonnier de plus.

[*Français*]

Dans le domaine de la recherche et du sauvetage, la Garde côtière canadienne est le volet sur l'eau du système fédéral de recherche et de sauvetage.

[*Traduction*]

J'aimerais vous donner un exemple de la raison pour laquelle je suis si fier du travail que nous faisons. En septembre 2015 — il y a en fait de nombreuses situations semblables au Canada, mais ce n'est qu'un exemple —, en l'espace d'une semaine, la Garde côtière a été appelée et a sauvé six chasseurs en retard dans la zone entourant Pangnirtung, au Nunavut. Chacun a pu regagner en toute sécurité une collectivité qui célébrait la réunion des familles dans la joie et le bonheur. Les leaders des collectivités ont organisé un événement pour célébrer le retour sain et sauf de leurs membres; ils nous y ont invités, et nous avons accepté cette invitation comme un privilège.

C'est un parfait exemple de ce qui caractérise l'équipe de R et S. Tous nos partenaires travaillent ensemble et réunissent les familles. C'est ce que nous faisons chaque jour.

Avant de conclure aujourd'hui, j'aimerais informer le comité que ce sera ma dernière comparution devant lui en tant que membre de la Garde côtière canadienne, car je prendrai ma retraite à la fin de l'été — c'est vraiment une journée à la fois triste et heureuse.

I would really like to thank personally each member of this committee for all of your important work and for your dedication to the safety and security of Canadians.

[*Translation*]

That concludes my opening remarks. I would like to thank all members of the committee for the opportunity to speak with you again today.

[*English*]

Mr. Garapick and I will be happy to take your questions. Thank you.

Senator Fabian Manning (*Chair*) in the chair.

The Chair: Thank you, Mr. Lick. I'm sure I echo the comments of the committee in wishing you well in your retirement and thanking you for your service to Canada over the past number of years. We wish you all the best. With that, I would like to go to our first questioner, the deputy chair, Senator Gold.

Senator Gold: Let me add my voice to Senator Manning's. Congratulations on your service and best of luck in the next chapter of your life. Thank you to both of you for being here today.

Over the last long while, we've been studying the challenges of search and rescue on our three coasts. As you may know, we're about to head up North to have a first-hand view and to meet the people who are affected and who participate in search and rescue in at least part of our North. We know there are resource issues — physical resources, human resources and assets.

I'm very interested in the four-year community boat pilot project working with Indigenous communities. Could you expand a bit on that and what you are learning at the feet of the Indigenous communities up North?

Mr. Lick: One of the advantages of having an Arctic expert here with me is I get to share the duties properly with the people who actually do the work in the Arctic.

The community boat project is part of the Oceans Protection Plan to be able to provide to communities in the Arctic resources properly equipped search and rescue assets that will be able to develop those communities into an integral part of the search and rescue system.

The community boats will be well equipped and properly equipped to be both a boat capable of delivering search and rescue — that is, in its hull form, power, and so on — and

Je souhaite sincèrement remercier personnellement chacun des membres du comité. Merci pour le travail que vous accomplissez et pour votre dévouement, au profit de la sûreté et de la sécurité des Canadiens.

[*Français*]

Voilà qui conclut mon mot d'ouverture. Je souhaite remercier tous les membres du comité de m'avoir donné l'occasion de m'entretenir avec eux aujourd'hui.

[*Traduction*]

M. Garapick et moi répondrons avec plaisir à vos questions. Merci.

Le sénateur Fabian Manning (*président*) occupe le fauteuil.

Le président : Merci, monsieur Lick. Je suis persuadé que je parle au nom du comité en vous souhaitant une bonne retraite et en vous remerciant d'avoir été au service du Canada ces dernières années. Nous vous souhaitons bonne chance. Sur ce, j'aimerais maintenant céder la parole à notre premier intervenant, le vice-président, le sénateur Gold.

Le sénateur Gold : Permettez-moi de joindre ma voix à celle du sénateur Manning. Félicitations pour votre service, et bonne chance pour le prochain chapitre de votre vie. Je vous remercie tous les deux d'être ici aujourd'hui.

Depuis un long moment, nous étudions les défis des activités de recherche et sauvetage sur nos trois côtes. Comme vous le savez peut-être, nous sommes sur le point de visiter le Nord pour voir directement ce qui se passe et pour rencontrer les personnes touchées et celles qui participent à la recherche et au sauvetage dans au moins une partie du Nord. Nous savons qu'il y a des problèmes de ressources — de ressources physiques, humaines et d'actifs.

Je m'intéresse beaucoup au projet pilote de bateau communautaire de quatre ans réalisé en collaboration avec les communautés autochtones. Pourriez-vous nous en dire un peu plus là-dessus et sur ce que vous apprenez auprès des communautés autochtones nordiques?

M. Lick : L'un des avantages d'être accompagné d'un spécialiste de l'Arctique, c'est que je partage les tâches comme il se doit avec les gens qui font le travail dans l'Arctique.

Le projet de bateau communautaire fait partie du Plan de protection des océans. Il vise à fournir aux collectivités de l'Arctique du matériel de recherche et de sauvetage bien équipé, de sorte que ces collectivités fassent partie intégrante du système de recherche et de sauvetage.

Les bateaux communautaires seront équipés adéquatement pour la prestation de services de recherche et sauvetage — c'est-à-dire la forme de la coque, la puissance et ainsi de suite —, et

properly equipped with the equipment aboard. That is, making sure all the safety equipment is aboard and that it's able to have a pump that's able to deal with flooding aboard vessels that are in distress.

That is the intent of the community boats initiative, namely, resources being put into the North to help the system.

Peter, is there anything else you would like to add on that particular part?

Peter Garapick, Superintendent, Search and Rescue, Central and Arctic Region, Canadian Coast Guard: I had the chance to travel around the Arctic for two years and I still spend a lot of time up there, going to communities and understanding what it's like to go out on the water and execute any search and rescue.

We went up there to evaluate if we could get more Coast Guard auxiliary units at the community levels. We determined it's the right path to take and we've been very successful. The biggest constraint, however, is boats. People with boats up there have small ones that are not in the best shape. It's expensive to keep them in good shape and to have the safety equipment required by regulation, but they know how to operate the boats.

When we were bringing in the Coast Guard auxiliary units, we worked with the communities and said, "Let's use these boats if they're the ones you can use for now." We brought that message back to see if there was anything we could do to find funds to generate good, effective boats in the communities. So we did that. This is year one and applications are in. We look forward to getting boats in the communities and seeing them in communities moving forward. It's a four-year program, and there will be $1 million each year for this.

Senator Gold: How many boats does that translate into and how many services will be enhanced as a result?

Mr. Garapick: As Greg mentioned, we want to make sure we have an effective boat. One of the most popular boats up there is an aluminum monohull. They're tough and they're good. We're looking at about a 9-metre boat, about 27 feet. Ultimately, with the right power, lights and communications equipment, et cetera, we're looking at about $187,000 each. You're looking at 18 to 20 boats out of the $4 million over four years. However, it's also available to upgrade current boats. For example, there's a community in Clyde River where they've identified a very capable vessel, but it could use new engines or new

dotés de l'équipement nécessaire à bord. Autrement dit, il faut s'assurer que tout l'équipement de sécurité est dans le bateau et que celui-ci possède une pompe capable d'expulser l'eau d'un navire en détresse.

Voilà donc l'objectif de l'initiative des bateaux communautaires, des ressources qui sont investies dans le Nord pour aider le système.

Peter, aimeriez-vous ajouter autre chose à ce sujet?

Peter Garapick, surintendant, Recherche et sauvetage, Région du Centre et de l'Arctique, Garde côtière canadienne : J'ai eu la chance de voyager dans l'Arctique pendant deux ans, et je passe encore beaucoup de temps là-bas à visiter des collectivités pour comprendre ce que c'est que d'aller sur l'eau pour effectuer une activité de recherche et de sauvetage.

Nous sommes allés là-bas pour vérifier si nous pouvions déployer plus d'unités de la Garde côtière auxiliaire à l'échelle communautaire. Nous avons déterminé que c'est la bonne voie à suivre, et nous avons eu beaucoup de succès. La plus grande contrainte se rapporte cependant aux bateaux. Les gens qui possèdent des bateaux là-bas ont de petites embarcations qui ne sont pas dans le meilleur état. Il est coûteux de les garder en ordre et de posséder l'équipement de sécurité exigé par la réglementation, mais les gens savent comment conduire les bateaux.

Lorsque nous avons fait venir les unités de la Garde côtière auxiliaire, nous avons travaillé avec les collectivités et leur avons dit que nous allions nous servir de ces bateaux s'ils peuvent les utiliser pour le moment. Nous avons rapporté ce message afin de voir si nous pouvions faire quoi que ce soit et trouver des fonds pour fournir aux collectivités des bateaux en bonne condition et efficaces. C'est ce que nous avons fait. C'est la première année, et les demandes sont soumises. Nous avons hâte de remettre les bateaux aux collectivités et de les voir là-bas à l'avenir. C'est un programme de quatre ans, et un million de dollars seront investis chaque année à cette fin.

Le sénateur Gold : De combien de bateaux parle-t-on, et combien de services seront rendus possibles en conséquence?

M. Garapick : Comme Greg l'a mentionné, nous voulons nous assurer de remettre un bateau efficace. L'un des bateaux les plus populaires dans la région est un monocoque en aluminium. Ce sont des embarcations solides et de qualité. Nous parlons d'un bateau d'environ 9 mètres, soit environ 27 pieds. En fin de compte, un navire ayant la bonne puissance et pourvu de lumières, d'équipement de communication et ainsi de suite coûte environ 187 000 $. Il y a aura donc 18 à 20 bateaux grâce aux 4 millions de dollars sur quatre ans. Cependant, le programme peut également servir à mettre à niveau les bateaux actuels. Par exemple, à Clyde River se trouve une collectivité possédant un

communication gear. Funds will be there to work with the community to say, "Let's help you with the boat you have now."

Senator Coyle: Thank you very much for your presentation, Mr. Lick, and congratulations on your wonderful career. Any idea whether you might join the Coast Guard auxiliary after this?

Mr. Lick: That is definitely one of my thoughts. I think you hear it in my voice when I talk about search and rescue, and Peter as well. When we talk about it, we do so with a lot of emotion and passion. I do tear up a bit when I talk about certain incidents, as a result of those incidents.

When I was sailing, search and rescue was not a big part of my career as an engineer, but the auxiliary has a big part in my heart. It is an area, as I move down to the St. Lawrence, that I will join, absolutely. I'm not sure whether I have decided to become a senator or not, but as I said, the work that you do is incredible. Search and rescue is a big part of our life and our passion.

Senator Coyle: Thank you. I do have two other questions for you. We will check in on you on that one.

The big question that keeps coming up for us — and it will be good for us to get your guidance on this now before we head up to the Arctic region — is coordination. You mentioned earlier that search and rescue coordination in the Arctic is covered by JRCC Trenton. Its's covered from Alaska just east of Hall Beach, Nunavut, et cetera, and Halifax handles things eastward. That's an immense region to be handling from a centre that isn't actually in the Arctic itself.

I'll ask my first second question. What is your take on whether we need to create another region and have a different control centre servicing the Arctic?

My second question isn't as big, but I think it's equally important. You also mention conducting northern community outreach activities which really helps build those relationships, but that obviously helps you set your sights on where things need to be improved or what needs to be done differently. Could you describe what that outreach process entails?

Mr. Lick: I'll touch on your first question first, senator, and then I will hand it over to Peter for the outreach because he is the outreach person.

navire très performant, mais qui pourrait bénéficier de nouveaux moteurs ou de matériel de communication. Les fonds permettront de travailler avec la collectivité pour l'aider à bonifier le bateau qu'elle possède déjà.

La sénatrice Coyle : Je vous remercie infiniment de votre exposé, monsieur Lick, et félicitations pour votre merveilleuse carrière. Savez-vous si vous allez vous joindre à la Garde côtière auxiliaire par la suite?

M. Lick : J'y songe, effectivement. Je pense que vous l'entendez dans ma voix lorsque je parle de recherche et de sauvetage, et Peter aussi. Quand nous en parlons, nous le faisons avec beaucoup d'émotion et de passion. Je pleure un peu lorsque je raconte certains incidents, et la suite de ces incidents.

Quand je naviguais, la recherche et le sauvetage ne constituaient pas une grande partie de ma carrière d'ingénieur, mais la Garde côtière auxiliaire occupe une place de choix dans mon cœur. C'est un secteur auquel je me joindrai absolument, tandis que je descends vers le Saint-Laurent. Je ne sais pas si je deviendrai sénateur ou non, mais, comme je l'ai dit, le travail que vous faites est incroyable. La recherche et le sauvetage sont une grande partie de notre vie et notre passion.

La sénatrice Coyle : Merci. J'ai deux autres questions à vous poser. Nous voulons vérifier auprès de vous.

La grande question qui ne cesse de revenir porte sur la coordination — et il serait bon d'obtenir maintenant vos conseils à ce sujet avant de nous rendre dans la région de l'Arctique. Vous avez mentionné plus tôt que la coordination de la recherche et du sauvetage dans l'Arctique est régie par le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Trenton. Le centre couvre de l'Alaska jusqu'à l'est de Hall Beach, au Nunavut, et ainsi de suite, alors qu'Halifax gère les régions vers l'est. C'est un territoire immense à s'occuper depuis un centre qui ne se trouve pas dans l'Arctique.

Je vais poser la première partie de ma deuxième question. Que pensez-vous de la nécessité de créer une autre région et d'avoir un centre de contrôle différent pour servir l'Arctique?

La deuxième partie n'est pas aussi vaste, mais je pense que c'est tout aussi important. Vous parlez également de mener des activités de sensibilisation communautaire dans le Nord, ce qui aide vraiment à consolider les relations, mais cela vous aide évidemment à déterminer ce qui doit être amélioré ou ce qui doit être fait différemment. Pourriez-vous décrire en quoi consiste ce processus de sensibilisation?

M. Lick : Je vais d'abord répondre à votre première question, sénatrice, après quoi je céderai la parole à Peter au sujet de la sensibilisation, puisqu'il est responsable de ce volet.

As I said in my opening remarks, one of the initiatives that is currently under way within our department is to look at how we deliver services better in the North, but with northerners not only as partners but also as leaders in making decisions about the North. As I mentioned last week, one of the big revolutions in our thinking is that we shouldn't be bringing southern solutions to the North. The North should absolutely be asking and developing those solutions with our support, but they should be the leaders in developing those solutions.

Right now, the department is in the process of looking at how we do that better. One idea is an Arctic region. Shortly, we will be in the process of looking for a leader that will help us in developing that initiative further. That selection process will likely start very soon, and, certainly, the intent, very strongly, is to have a northerner be that leader. That selection process will evolve, and the leaders of the Arctic will be part of the selection process. That talks a little bit about the Arctic region.

Senator Coyle: When you say the leaders of the Arctic will be part of that selection, who do you mean?

Mr. Lick: The Arctic is, in very many ways, sort of a diaspora of different communities and so on, but there are certainly recognized leaders in there, such as Natan Obed and ITK and so on. There are local community leaders as well. The department will try to get a good variety of people that will help us in that selection process so that the person who is chosen to start this initiative can best represent all areas of the Arctic and not just one particular one.

In terms of looking at search and rescue coordination differently, certainly there is an inherent expertise in JRCC Trenton and JRCC Halifax. Before our SAR mission controllers are allowed to take a control of an incident as a mission controller, they are checked out. They go through a complete evaluation and testing process that ensures that they understand the areas that they will be responsible for. However, that doesn't mean that local knowledge of particular areas in and around the community isn't needed. So certainly MCTS Iqaluit, as the intermediary in getting communications from its vessel in distress to a coordination centre, is vitally important, and certainly MCTS Iqaluit has local people in there who know the areas fairly well.

However, again, coming back to your question though, certainly there is the idea of having more northern people involved in the system, but your question is around the coordination aspect. I think that's an area that has absolute value doing that. How are we going to do it, or how might it evolve into that? It could possibly be people sitting in MCTS Iqaluit, as an example, to support a search and rescue by helping JRCC

Comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, une des initiatives actuellement en cours dans notre ministère consiste à chercher à améliorer notre prestation de services dans le Nord, de façon à ce que les habitants du Nord ne soient pas seulement des partenaires, mais qu'ils participent aussi aux décisions concernant le Nord. Comme je l'ai mentionné la semaine dernière, une des grandes révolutions de notre réflexion est que nous ne devrions pas appliquer des solutions méridionales aux régions nordiques. Le Nord doit absolument demander et proposer des solutions, avec notre aide. Il doit être le chef de file dans l'élaboration des solutions qui le touchent.

À l'heure actuelle, le ministère est en train d'examiner comment améliorer les choses. Une région arctique est une idée. Nous rechercherons bientôt une figure de proue qui nous aidera à développer davantage cette initiative. Ce processus de sélection commencera probablement très bientôt, et nous souhaitons très fortement qu'un nordiste joue ce rôle de chef de file. Le processus évoluera, et les dirigeants de l'Arctique en feront partie. Voilà qui parle un peu de la région de l'Arctique.

La sénatrice Coyle : Quand vous dites que les dirigeants de l'Arctique feront partie de la sélection, de qui parlez-vous?

M. Lick : À bien des égards, l'Arctique est une sorte de diaspora de différentes communautés et ainsi de suite, mais on y trouve bel et bien des dirigeants reconnus, comme Natan Obed et ITK, et d'autres. Il y a aussi les dirigeants communautaires locaux. Le ministère essaiera d'obtenir l'aide d'une bonne variété de personnes qui nous assisteront dans le processus de sélection, afin que la personne choisie pour lancer l'initiative représente le mieux toutes les régions de l'Arctique, et non pas une en particulier.

Pour ce qui est de penser différemment la coordination de la recherche et du sauvetage, il y a certainement un savoir-faire au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Trenton et à celui d'Halifax. Avant que nos contrôleurs de mission de recherche et sauvetage soient autorisés à prendre le contrôle d'un incident, ils sont vérifiés. Ils subissent un processus complet d'évaluation et d'examen qui garantit leur compréhension des régions dont ils seront responsables. Cela ne signifie toutefois pas qu'une connaissance locale de certaines zones à proximité de la collectivité n'est pas nécessaire. En tant qu'intermédiaire qui achemine les communications du navire en détresse vers le centre de coordination, les SCTM d'Iqaluit sont d'une importance vitale, et ils comptent aussi des gens locaux qui connaissent assez bien la région.

J'aimerais cependant revenir à votre question. Il est bel et bien question d'intégrer plus d'habitants du Nord au système, mais votre intervention portait sur la coordination. Je pense que c'est un domaine qui a une valeur absolue. Comment allons-nous y parvenir, ou comment les choses pourraient-elles évoluer dans cette direction? À titre d'exemple, il pourrait s'agir de gens des SCTM d'Iqaluit qui soutiennent une opération de recherche et de

Trenton or Halifax to understand the local area. That is one option. We are pursuing those options now to better understand, but, at the same time, we want northerners to be part of that decision-making process about what would work best in the North.

On the question of outreach, I'm going to pass it over to Peter.

Mr. Garapick: With outreach, the icebreakers have been in the Arctic doing the work over 40 years as Coast Guard, and, whenever they would pull into a community, the captain and the crew would go and meet people. That might be the first step in outreach, and they have done that right up until today. After the season is over, we get together with the fleet, the captain and mates, and they give presentations of where they went and how they interacted with the communities. They are usually great, entertaining things. Really close-knit communities and close-knit relationships develop between the icebreaker fleet and these communities.

We're taking that one step further. I know no one likes acronyms, but I call it ACEEP, Arctic Community Engagement and Exercise Program. At the Pre-Arctic Conference, in a few weeks in Montreal, I will be delivering a package to each of the ships, a list of all of the Coast Guard auxiliary units, all of the names of the leaders, the administrator, the contact information, the senior administration officer of each community. It will have everything they need to make the phone call or pass a message saying, "We're coming to the community. We'd like to do an exercise. It could be on the water. It could be in a classroom on the beach. You could come for a tour of the ship." We could go into the community as one captain said, and we'd like to get a presentation from them. "Tell us something we don't know. What can we learn about your needs?" And things like that.

We'll be doing that whenever the icebreakers travel through the Arctic this summer, but I've also just recently confirmed the funding for a small team. You've heard that we'll have an inshore rescue boat operating in Rankin Inlet. That will employ six Inuit youth from across the Arctic, but I also have additional funding to hire two more Inuit youth to build exercise teams. In teams of two, a supervisor and the Inuit students will travel from community to community visiting the Coast Guard Auxiliary units, the new and existing ones, and working with them. So they not only get into the community to do exercising, but they'll meet the community. It's all about making people aware of what the Coast Guard can do, the Coast Guard Auxiliary, now that we have this extended family with the Coast Guard Auxiliary in the communities.

sauvetage en aidant le centre de Trenton ou d'Halifax à comprendre la région. C'est une option. Nous évaluons maintenant ces possibilités pour mieux comprendre, mais nous voulons en même temps que les habitants du Nord participent à la prise de décisions sur ce qui fonctionnerait le mieux dans le Nord.

Concernant la sensibilisation, je vais laisser Peter vous répondre.

M. Garapick : Pour les activités de sensibilisation, nos brise-glaces sont présents dans l'Arctique depuis plus de 40 ans avec la Garde côtière, et chaque fois qu'ils accostent dans une communauté, le capitaine et les membres de l'équipage vont rencontrer la population. C'est probablement la première étape de la sensibilisation, et c'est ce que nous faisons. Lorsque la saison se termine, nous nous réunissons, puis le capitaine et les membres de l'équipage offrent des présentations lors desquelles ils expliquent où ils sont allés et comment ils ont interagi avec les communautés. C'est généralement très intéressant. Des relations tissées serrées se créent entre les équipages des brise-glaces et ces communautés elles-mêmes tissées serrées.

Nous allons même encore plus loin. Je sais que personne n'aime les acronymes, mais nous avons un programme que nous appelons l'ACEEP, qui est un programme d'exercice et de mobilisation des communautés arctiques. À la Conférence pour les opérations arctiques qui se tiendra dans quelques semaines, à Montréal, je remettrai une trousse à chaque équipage, qui contient la liste de toutes les unités auxiliaires de la Garde côtière, les noms des chefs, de l'administrateur, les coordonnées des personnes-ressources et de l'administrateur principal de chaque communauté. Les équipages auront donc tout ce dont ils auront besoin pour aviser les communautés de leur passage et leur dire: « Nous venons visiter votre communauté. Nous aimerions y organiser un exercice, qui pourrait se tenir sur l'eau ou en classe, sur la plage. Vous pourrez visiter le bateau. » Comme un capitaine l'a proposé, nous pourrons aller rendre visite à une communauté et inviter ses membres à nous dire quelque chose que nous ne savons pas. « Qu'avons-nous à apprendre de vos besoins? » Ce genre de choses.

Nous le ferons chaque fois qu'un brise-glace se rend en Arctique, cet été, mais je viens aussi tout récemment de confirmer du financement pour une petite équipe. Vous avez déjà entendu que nous aurons un bateau de sauvetage côtier à Rankin Inlet, qui emploiera six jeunes Inuits de l'Arctique, mais j'aurai aussi de l'argent pour embaucher deux autres jeunes Inuits afin de former des équipes d'exercice. En équipes de deux, un superviseur et un étudiant inuit se rendront dans les diverses communautés afin d'aller rendre visite aux unités auxiliaires de la Garde côtière, les nouvelles comme les anciennes, pour travailler avec elles. Donc non seulement ces équipes se rendront dans les communautés pour mener les exercices, mais elles rencontreront les membres de la communauté. L'idée, c'est d'informer les gens de ce que la Garde côtière peut faire et de ce

Senator Christmas: All the best, Mr. Lick. You mentioned in your opening comments the selection of an inshore rescue boat station at Rankin Inlet rather than Iqaluit. Could you explain why Rankin Inlet?

Mr. Lick: Very much so. In fact, Peter will give a lot of detail about the actual process itself, but I'm going to reiterate the idea that, when we went through this process, certainly a major portion of it is to understand where the particular risks are across the Arctic and where those most vital risks are that we want to provide resources to. That is actually part, as I mentioned last week, of our RAMSARD methodology, which is Risk-Based Analysis of Marine Search and Rescue Delivery. That is a very rigorous process to understand where there are search and rescue risks, to analyze traffic patterns, to analyze what assets are in that area, whether it's federal assets, maybe provincial assets, maybe local community assets, to deliver that service, and where there are gaps possibly.

So, when Peter and the team went across the Arctic, they were looking at using this methodology to understand where the largest risks were, and that was the main deciding factors in putting an IRB station at Rankin inlet. Maybe Peter can expand on that.

Mr. Garapick: Obviously, we looked at population, boating activity. We looked at the season. When is the ice out? When is the ice in? Where do we get the best bang for the buck? All of those things lined up.

Iqaluit is a pretty busy place, big population, lots of boats. Very treacherous bay, in fact, lots of tides. But one thing was the deciding factor. If you tour around the Arctic a lot and visit, these are all very isolated communities. There are only a handful that are in proximity to another. One candidate was Hall Beach and Igloolik. They are only 40 miles apart. A lot of transient boating back and forth. An IRB unit there could serve both communities.

But, if you look at Rankin, it has Chesterfield Inlet to the North and Whale Cove and Arviat to the South. This is 100 miles. It's further than most inshore rescue boats go, but we have a larger boat for the Arctic. It's nine metres, enclosed cabin for heating and protection from the elements. So, with that in mind, we chose Rankin because it can serve possibly four communities. Additionally, mining activity. There are mines

Le sénateur Christmas : Je vous souhaite bonne chance, monsieur Lick. Vous avez mentionné dans votre exposé avoir choisi d'offrir les services d'un bateau de sauvetage côtier à Rankin Inlet plutôt qu'à Iqaluit. Pouvez-vous nous expliquer le choix de Rankin Inlet?

M. Lick : Tout à fait. En fait, Peter pourra vous donner beaucoup plus de détails sur le processus lui-même, mais je vous rappellerai que l'un des grands buts de l'exercice est de comprendre où sont les risques dans l'Arctique, où les risques sont les plus grands et où nous voulons déployer des ressources. Comme je l'ai mentionné la semaine dernière, cela fait partie de notre méthode RAMSARD, qui est une méthode d'analyse axée sur les risques de la prestation des services de recherche et de sauvetage maritimes. Il s'agit d'une méthode d'analyse très rigoureuse qui nous aidera à comprendre où se situent les risques en matière de recherche et de sauvetage, quels sont les itinéraires de navigation et quelles sont les ressources dans la région, qu'il s'agisse de ressources fédérales, provinciales ou locales, afin de pouvoir offrir les services nécessaires et de comprendre où il y a peut-être des lacunes.

Bref, quand Peter et son équipe ont traversé l'Arctique, ils ont appliqué cette méthode pour évaluer où les risques sont les plus grands, et c'est principalement ce qui nous a poussés à décider d'installer notre poste de BSC à Rankin Inlet. Peter peut peut-être vous en parler plus en détail.

M. Garapick : Évidemment, nous avons tenu compte de la population et de l'activité maritime. Nous avons tenu compte des saisons. Quand la glace se forme-t-elle? Quand la glace est-elle présente? Où le service peut-il être le plus utile? Tous ces facteurs sont entrés en ligne de compte.

Iqaluit est assez achalandée, la population y est importante, il y a beaucoup de bateaux. La ville se trouve dans une baie vraiment traître, en fait, où les marées sont dangereuses, mais il y a eu un facteur déterminant qui est entré en ligne de compte. Quand on se promène entre les différentes communautés de l'Arctique, on se rend compte que toutes les communautés y sont très isolées. Il n'y a que quelques villages qui sont à proximité les uns des autres. Nous avons pensé à Hall Beach et à Igloolik, qui sont à seulement une quarantaine de milles de distance. Il y a beaucoup de bateaux qui passent par là. Si un bateau de sauvetage côtier s'y trouvait, il pourrait servir les deux communautés.

Pour sa part, Rankin est entouré de Chesterfield Inlet, au nord, ainsi que de Whale Cove et d'Arviat, au sud, dans un rayon d'une centaine de milles. C'est plus que la distance que la plupart des bateaux de sauvetage côtiers parcourent, mais nous avons un bateau plus gros pour l'Arctique. Il fait neuf mètres et comprend une cabine fermée, chauffée, à l'abri des éléments. C'est donc pour ces raisons que nous avons choisi Rankin, parce

going in in Rankin. Lots more cargo ships going in and out. We figured it was just a good area that is growing that we can put the first unit in.

Senator Christmas: Superintendent, you mentioned the six Indigenous students who will be the personnel at the rescue boat station. How will you go about recruiting them, and how will you train them?

Mr. Garapick: As we speak, they've just arrived in CFB Trenton, where the Great Lakes holds its IRB training for 16 days. We have been inclusive and brought them from the North to the South, and we're going to all train together, very comprehensive training.

But I'll back up for a second to the recruitment. This happened pretty quickly. It was announced in November 2016, and we got moving on it. The first thing we did was some focus groups. I had the luxury, my team and I, of being very familiar with the communities in the Arctic, but we said, "Let's go out and focus group and say that we have this idea, this inshore rescue boat. This is how it works. Would you be interested? Will it attract interest?"

We learned some things, and one of the first things we learned is that we'd better have the right payscale because we won't attract anybody if we use a southern payscale. We've worked with that.

We also learned that we could go to all of the communities and put posters up and do presentations, but, of course, we were looking for students. They could be at the Arctic College. They could be at what we all call NS, the Nunavut School here in Ottawa, because NS is easier to say sometimes, but we also went to McGill, the CEGEP at McGill. We went to the University of Alberta, where there are large populations of Inuit students.

So the word got out. We had over 84 applications, and we've whittled that down and hired six for the IRB and two for the exercise program. As mentioned, I'll be seeing them later tonight when I go to Trenton to meet them for the first time.

Senator Christmas: What were some of the skills or knowledge or proficiencies you were looking for in these students?

qu'il peut servir jusqu'à quatre communautés. Nous avons aussi tenu compte de l'exploitation minière. Il y a des mines autour de Rankin. Il y a beaucoup plus de navires de charge qui passent par là. Nous nous sommes dit que c'était une bonne région en croissance à cibler pour notre première unité.

Le sénateur Christmas : Monsieur le surintendant, vous avez mentionné six étudiants autochtones qui feront partie du personnel du bateau de sauvetage côtier. Comment les recruterez-vous et comment les formerez-vous?

M. Garapick : Au moment où je vous parle, ils viennent d'arriver à la base militaire de Trenton, où les Grands Lacs tiennent leur formation de 16 jours sur les bateaux de sauvetage côtiers. Nous les avons inclus au programme et les avons fait venir du Nord jusqu'au Sud, où nous formerons tous les candidats ensemble et où ils recevront une formation très complète.

Avant d'aller plus loin, je vais toutefois répondre à votre question sur le recrutement. C'est arrivé assez vite. L'annonce a été faite en novembre 2016, et dès lors, nous nous sommes mis en marche. Nous avons commencé par constituer des groupes de discussion. Je dois dire que mon équipe et moi avons la chance de très bien connaître les communautés de l'Arctique, mais nous avons décidé de constituer des groupes pour discuter de l'idée des bateaux de sauvetage côtiers, en expliquer le fonctionnement et sonder l'intérêt des communautés.

Nous avons appris des choses, et la première chose que nous avons apprise, c'est que nous étions mieux d'offrir un salaire adéquat si nous voulions pouvoir attirer des candidats. Nous ne pourrions attirer personne avec des salaires du Sud. Nous en avons tenu compte.

Nous avons aussi appris que nous pourrions aller rencontrer les gens des diverses communautés, installer des affiches, faire des présentations, mais bien sûr, nous cherchions des étudiants. Ceux-ci pouvaient venir du Collège de l'Arctique, mais ils pouvaient aussi venir de l'école du Nunavut qui se trouve ici, à Ottawa, et qu'on appelle tous la NS, parce que c'est parfois plus facile à dire, ou encore de McGill ou du cégep associé à McGill. Nous sommes aussi allés à l'Université de l'Alberta, où l'on trouve une grande population d'étudiants inuits.

L'information a donc circulé. Nous avons reçu plus de 84 demandes, après quoi nous avons fait une présélection et avons embauché six étudiants pour le BSC et deux pour le programme d'exercice. Comme je l'ai mentionné, je les rencontrerai un peu plus tard ce soir à Trenton, pour la première fois.

Le sénateur Christmas : Quelles compétences, connaissances ou qualifications cherchiez-vous chez les étudiants?

Mr. Garapick: What is interesting with the IRB program right across the country is that you actually don't have to come with a lot of boating experience. We'll give you that training. You have the core competencies of reliability, motivation and responsibility and be ready to learn.

We found young people and it's a mix. Some people are late 20s for the North but we found that right mix of competencies so that we will be able to provide training to them for search and rescue. That's what we find over the 40 years IRB has existed in this country: You don't have to be a boater to be a good search and rescue officer in IRB.

Senator Raine: Do you have to be a high school graduate, for example?

Mr. Garapick: Yes, you have to be a student in college or university. It could be the Arctic College or a CEGEP or anything like that. Of course, you should arrive with your first aid and pleasure craft operator card and radar operator certificate.

We've worked with our strategy in the North because most young people don't have a pleasure craft operator card because it's not yet required in the North. Also, a driver's licence in the North is not the same as in the South so we've tweaked the program to make it work in the Arctic.

Senator Raine: Thank you very much for coming back. This is great information.

I went to the Arctic with a different committee a few years ago and it was a real eye-opener, being a southerner. I can see how spread out it is. Obviously, a big part of what you're going to do is communications from community to community.

Could you explain how that operates now? Is there good communication across the thread of communities throughout the Arctic, or are there some holes? Perhaps developing more of your resources in the North will help to expand the communication that can be used for other kinds of communication.

Mr. Lick: Following some of the themes from last week in terms of communications on the water, it is generally through radio but also through satellite communications.

We have infrastructure in the North with a number of towers that transfer communications between people in distress, in this case, and MCTS Iqaluit. Those are our links of communication that we have in the North for VHF medium frequency, or MF,

M. Garapick : Ce qui est intéressant du Programme des bateaux de sauvetage côtiers, au Canada, c'est qu'on n'a pas besoin d'avoir beaucoup d'expérience de la navigation pour y avoir accès. Nous offrons la formation. Il faut avoir des compétences de base en fiabilité, être motivé, être responsable et être prêt à apprendre.

Nous avons donc trouvé six jeunes, d'horizons assez divers. Certains sont dans la fin vingtaine et viennent du Nord, mais nous avons trouvé le bon équilibre de compétences pour pouvoir les former à la recherche et au sauvetage. C'est ce que nous retenons des 40 ans d'expérience des BSC au Canada: nul besoin d'être un grand navigateur au départ pour devenir un bon agent de recherche et de sauvetage dans un BSC.

La sénatrice Raine : Faut-il détenir un diplôme d'études secondaires, par exemple?

M. Garapick : Oui, il faut être inscrit à un collège ou à une université. Il peut s'agir du Collège de l'Arctique, d'un cégep ou d'une autre institution du genre. Bien sûr, il faut avoir suivi son cours de premiers soins, être titulaire d'une carte de conducteur d'embarcation de plaisance et détenir un certificat d'opérateur de radar.

Nous avons adapté notre stratégie dans le Nord, parce que la plupart de jeunes n'y ont pas de carte de conducteur d'embarcation de plaisance, puisque cette carte n'est pas requise dans le Nord. De même, le permis de conduire n'est pas le même dans le Nord que dans le Sud, donc nous avons adapté le programme pour qu'il fonctionne dans l'Arctique.

La sénatrice Raine : Je vous remercie beaucoup d'être de retour parmi nous. Ce sont d'excellentes informations.

Je me suis rendue dans différentes communautés de l'Arctique, il y a quelques années, une expérience qui m'a ouvert les yeux, à moi qui viens du Sud. Je comprends maintenant à quel point ces communautés sont loin les unes des autres. Évidemment, une grande partie de votre travail consistera à assurer la communication d'une communauté à l'autre.

Pouvez-vous nous expliquer quelle forme elle prend actuellement? Y a-t-il une bonne communication entre les diverses communautés de l'Arctique ou y a-t-il des lacunes? Il vaudrait peut-être la peine de développer davantage vos ressources dans le Nord pour améliorer la communication, ce qui pourrait servir dans d'autres contextes de communication aussi.

M. Lick : Pour reprendre certains thèmes abordés la semaine dernière, comme les communications sur l'eau, nous communiquons généralement par radio, mais aussi par satellite.

Nous avons une infrastructure dans le Nord, où l'on trouve un certain nombre de tours qui transmettent les communications entre les personnes en détresse et, dans ce cas-ci, les SCTM d'Iqaluit. Ce sont nos canaux de communication dans le Nord en

and HF, or high frequency. There are very wide areas of the Arctic that are covered.

Right now, with any particular infrastructure, like radio communications, we continue to look at whether there are areas in the North that may not be covered. Certainly, the MF/HF and VHF don't have all the same areas of coverage in the types of radio spectrums that there are. So our process of looking at where there are gaps and adding infrastructure — generally towers — that provide better links to MCTS Iqaluit, in this case, is always ongoing. Between communities, though, there are satellite communications or land lines.

That's on the radio communications side so, senator, if your question is also oriented toward outreach and communications, Peter is probably best able to answer as he was just talking about how we are bringing communities together to decide on resources in the Arctic. I'm not sure if your question is along that line as well.

Senator Raine: It would be good to touch on that, but I was struck by the importance of the CB Arctic service because that's very helpful to communicate to the individuals in the North.

I'm not so worried about people who live in the North because they are so resourceful, but if you decide you're going to paddle your kayak up there and then you find out your cellphone doesn't work, that's more of a concern because those are people who really are at a loss without communications. They count on it.

Mr. Lick: Absolutely.

Senator Raine: It doesn't make sense.

Mr. Lick: As I was saying last week, the ones who generally keep me and Peter up at night are the adventurers, as I call them — I think I called them something else last time — who go across the Arctic ill-prepared for the Arctic. The people of the North are much better prepared and might have a much better sense of how to live in the Arctic. They've been living there for thousands of years.

But it's those adventurers who cause me sleepless nights so a lot of our work needs to be in educating people about what they need to navigate very isolated waters.

To touch on one of the things that we do in our Marine Security Operations Centre in Halifax, they have a role in looking not only at marine security but also about knowing who is going through the Arctic for safety purposes, as well. They're

ondes métriques (VHF), hectométriques ou décamétriques. Les territoires couverts dans l'Arctique sont très vastes.

À l'heure actuelle, quelle que soit l'infrastructure, notamment pour les communications radio, nous continuons de vérifier s'il y a des zones dans le Nord qui ne sont pas couvertes. Bien sûr, les ondes métriques, hectométriques et décamétriques n'ont pas toutes le même spectre, donc nous continuons toujours de vérifier s'il y a des lacunes et nous ajoutons de l'infrastructure au besoin, généralement des tours, pour assurer un meilleur lien avec les SCTM d'Iqaluit, dans ce cas-ci. Entre les communautés, toutefois, on utilise la communication par satellite ou les lignes terrestres.

Voilà pour les communications radio, mais si votre question concerne aussi les activités de sensibilisation et les autres formes de communication, c'est probablement Peter qui serait le mieux placé pour vous répondre, comme il vient justement de nous parler de la façon dont nous mobilisons les communautés pour prendre des décisions concernant nos ressources dans l'Arctique. Je ne suis pas certain que votre question aille aussi dans ce sens.

La sénatrice Raine : Ce serait bon d'aborder aussi cette question, mais j'ai été frappée par l'importance des services de BP dans l'Arctique, parce qu'ils sont très utiles pour communiquer avec des personnes dans le Nord.

Je ne m'inquiète pas trop pour les habitants du Nord, parce qu'ils sont pleins de ressources, mais si une personne décide de partir en kayak, puis se rend compte que son téléphone cellulaire ne fonctionne plus, un moment donné, c'est plus inquiétant, parce que c'est le genre de cas où les gens sont vraiment perdus s'ils n'ont pas de moyen de communication. Ils comptent sur ces services.

M. Lick : Tout à fait.

La sénatrice Raine : Ce n'est pas logique.

M. Lick : Comme je le disais la semaine dernière, ceux qui nous gardent éveillés la nuit, Peter et moi, ce sont les aventuriers, comme je les appelle — je pense avoir utilisé un autre mot la semaine dernière —, ceux qui partent traverser l'Arctique mal préparés. Les gens du Nord sont bien mieux préparés et peuvent avoir une bien meilleure idée de la façon de vivre dans l'Arctique, puisqu'ils y vivent depuis des milliers d'années.

Ce sont toutefois ces aventuriers qui m'empêchent de dormir la nuit, donc il y a beaucoup d'éducation à faire sur tout ce dont on a besoin pour naviguer dans des eaux très isolées.

Je précise que notre centre des opérations de la sûreté maritime de Halifax a pour rôle non seulement d'assurer la sûreté maritime, mais de savoir qui traverse l'Arctique pour pouvoir assurer leur sécurité. Nos agents passent beaucoup de temps sur les médias sociaux à essayer de prendre connaissance

on social media a lot looking at people's plans for navigating the Arctic and that's where we find a lot of information.

Typically, though, the vast majority of people do communicate with MCTS Iqaluit to notify them where they are along the way, but that's not always the case and those are the people we have to worry about.

Mr. Garapick: I spent some time on the water in the Arctic last summer. We do have adventurers but what I'm seeing more and more is these are very well-planned adventures. You do have the not-so-well-planned ones but there are people who are on their 50-foot sailboats, they've got all the right gear and, as Greg mentioned, they are very active in communicating with MCTS Iqaluit. They stay in touch because they know it's risky.

So we have informed adventurers going up there more so than uninformed ones, which is good.

As Greg mentioned, regarding VHF, we've worked very closely with the Government of Nunavut and the KRG, the Kativik Regional Government, and we continue to work with GNWT. The Government of Nunavut has provided base VHF stations — very high frequency radios — to communities if they have a search and rescue operation. Of course, that would now mean Coast Guard Auxiliary, so Nunavut continues to provide these base radio stations that the SAR group can use so that when someone goes out, anyone in the community can call back.

VHF is only good for line-of-sight. It doesn't go around the curvature of the earth so it's good for about 40 miles on a good day and if there are no mountains in the way. But what the communities have been doing is raising funds locally because the Government of Nunavut will provide the base station but they raise funds to put repeater towers up on either side of the community, expanding the range another 40 miles in either direction, which is really good.

Because it's VHF, it's not linked back into MCTS Iqaluit. It doesn't reach there, but boaters can now phone or call back by radio to the community, the community can pick up the phone and call the right people.

These things are very dynamic. Lots of things are happening in the Arctic and lots of things are happening in technology and communications so there are a lot of new opportunities for people to use. The Government of Nunavut is promoting that people in the communities embrace VHF and do away with CB

des plans de ceux qui comptent naviguer dans l'Arctique, et c'est là que nous trouvons beaucoup d'information.

Cela dit, la vaste majorité des gens communiquent avec les SCTM d'Iqaluit pour les aviser de leur position en cours de route, mais ce n'est pas toujours le cas, et ce sont surtout des personnes qui ne le font pas qu'il faut s'inquiéter.

M. Garapick : J'ai passé du temps dans les eaux de l'Arctique, l'été dernier. Il y a des aventuriers, mais j'y rencontre de plus en plus des personnes qui vont y vivre des aventures très bien planifiées. Il y en a qui ne planifient pas si bien leur voyage, mais il y a des navigateurs qui s'y rendent avec des voiliers de 50 pieds munis de tout l'équipement nécessaire et qui, comme Greg l'a mentionné, sont très actifs dans leurs communications avec les SCTM d'Iqaluit. Ils restent toujours en contact, parce qu'ils savent que c'est risqué.

Il y a donc de plus en plus d'aventuriers bien informés qui se rendent dans l'Arctique, plus que d'aventuriers mal informés, ce qui est bien.

Comme Greg l'a mentionné, au sujet des ondes métriques, nous travaillons en très étroite collaboration avec le gouvernement du Nunavut et l'Administration régionale Kativik, l'ARK, en plus de continuer de travailler avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Le gouvernement du Nunavut fournit des postes VHF, qui sont des postes à ondes métriques, aux communautés au cas où il y aurait une opération de recherche et de sauvetage. Bien sûr, cela signifie que c'est désormais la Garde côtière auxiliaire qui interviendrait, donc le Nunavut continue de fournir des postes radio de base, et le groupe SAR pourra les utiliser au besoin, et n'importe quel membre de la communauté pourra rappeler.

Les ondes métriques (VHF) ne peuvent être captées qu'en visibilité directe. Elles ne suivent pas la courbure de la terre, donc elles ne peuvent se rendre au-delà de 40 milles les bons jours et s'il n'y a pas de montagnes qui bloquent la communication. Cela dit, les communautés font des levées de fonds locales, parce que le gouvernement du Nunavut leur procure un poste de base seulement et que les communautés voudraient qu'on installe des émetteurs-relais de chaque côté du village, ce qui rallongerait la portée de communication de 40 milles dans toutes les directions. Ce serait très bien.

Comme il s'agit d'ondes métriques, elles ne sont pas reliées aux SCTM d'Iqaluit. Elles ne se rendent pas jusque-là, mais les plaisanciers peuvent maintenant utiliser leur téléphone ou communiquer avec une communauté par radio, puis la communauté peut appeler les personnes compétentes.

Cette communication est très dynamique. Il y a beaucoup de choses qui se passent dans l'Arctique et il y a beaucoup d'avancées technologiques en matière de communication, donc beaucoup de nouveaux outils. Le gouvernement du Nunavut recommande aux membres des communautés d'adopter les ondes

radios. Those have always been effective in small communities right across the country with boaters, but they're saying, "Come on, let's all get on the VHF."

I want to suggest another product that's on the market now that's called InReach. I learned about it by travelling to the Arctic. InReach is made by Garmin. It uses the Iridium system and it is more or less a small texting device. Everybody is using it and the Government of Nunavut is now saying, "All of our land SAR people have this and we'd like you to consider this for the auxiliary as well."

The great thing about this is you can text a message and can you send it. It's not a press-to-talk voice message that can be garbled or lost. That little package of information goes up and comes down to a receiving unit.

If I send a map or a search plan from my unit on land, it will go to a vessel and if they have a GPS or a laptop, they can present that on their laptop on their boat. If they want to ping back their location, they can have a constant ping back so we know where they are.

It's a really interesting device and we are certainly going to look into that, working with the Government of Nunavut to see if this is the way to move forward in the future.

Other satellite phones have a similar capability but this one unit seems to be what people in the Arctic are really buying into.

Senator Raine: Thank you. That's great, because we heard the Iridium people last week and I was wondering about that Garmin device.

How expensive is that?

Mr. Garapick: I don't know. I would suggest $400 each.

Senator Raine: So it's reasonably priced.

Mr. Garapick: It's reasonably priced, yes.

Senator Raine: That could be what we've been thinking could take the search out of search and rescue.

Mr. Garapick: Exactly. There are partners in the Government of Nunavut. Emergency Management visited them a couple of months ago and they look to have a base station in their office. If they have the base station in reach, they have a whole map of where everybody is and they can link them together, ping them and ping back. It's very interesting.

métriques et de délaisser les radios BP. Elles ont toujours été efficaces dans les petits hameaux, un peu partout, pour communiquer avec les plaisanciers, mais on nous dit: « Allez, adoptons tous les ondes métriques. »

J'aimerais également recommander un autre produit qu'on trouve désormais sur le marché et qu'on appelle InReach. J'en ai entendu parler pendant mes déplacements dans l'Arctique. C'est Garmin qui le produit. InReach utilise le système Iridium et ressemble à peu près à un petit appareil permettant d'envoyer des textos. Tout le monde l'utilise; le gouvernement du Nunavut nous dit que tous les responsables des opérations SAR terrestres l'utilisent et qu'ils aimeraient que nous envisagions de l'adopter à la Garde côtière auxiliaire aussi.

Ce qui est fantastique, c'est qu'on peut l'utiliser pour envoyer un message texte. Nul besoin d'actionner un microphone pour envoyer un message vocal qui peut se perdre ou être inintelligible. L'information est envoyée à une unité de réception.

Si j'envoie une carte ou un plan de recherche à un bateau à partir de mon unité à terre, l'équipage pourra l'afficher sur un GPS ou ordinateur portable, s'il en a un. S'il souhaite m'envoyer sa position, il pourra le faire en temps réel, si bien que nous saurons toujours où le bateau se trouve.

C'est un appareil très intéressant, et nous l'envisagerons assurément, en collaboration avec le gouvernement du Nunavut, question de voir si ce pourrait être la voie de l'avenir.

D'autres téléphones satellites offrent une fonction comparable, mais les habitants de l'Arctique semblent vraiment adopter cette unité en particulier.

La sénatrice Raine : Merci. C'est super, parce que nous avons entendu des représentants d'Iridium la semaine dernière et que je m'interrogeais sur cet appareil Garmin.

Combien coûte-t-il?

M. Garapick : Je ne sais pas. Je m'attendrais à 400 $ chacun.

La sénatrice Raine : C'est donc un prix raisonnable.

M. Garapick : C'est un prix raisonnable, oui.

La sénatrice Raine : Ce pourrait être la clé que nous cherchions pour qu'il n'y ait plus de recherche, seulement du sauvetage.

M. Garapick : Exactement. Nous avons des partenaires au gouvernement du Nunavut. Nos responsables de la gestion des urgences leur ont rendu visite il y a quelques mois et envisagent d'établir un poste de base dans ses bureaux. Ce poste de base permettrait d'afficher une carte indiquant où chacun se trouve et permettant de relier tout le monde, de sonder chaque appareil par impulsion. C'est très intéressant.

Senator Raine: One final question, if I might. Is there a way to make it mandatory for people travelling from this place to that place to carry one of these?

Mr. Lick: Transport Canada regulates carrying equipment on board vessels. Much more rigorous and strict regulations are really for the larger ships. Transport Canada would be best placed as to how that would be achieved. From a search and rescue standpoint, and from both Peter and me, any type of leverage we can get from communication is a good thing for us, and certainly for the people in distress.

Senator Raine: Is that a kind of regulation that could be put in place by Nunavut's government and the Northwest Territories?

Mr. Lick: Not typically. It would come under federal regulations.

Senator Raine: Thank you very much.

Senator McInnis: Thank you both for being here and happy retirement. I tried retirement once and it didn't take. I ended up in the Senate, so be careful. You could be sitting here.

I was amazed at the size of the central and Arctic regions. 178,000 kilometres of coastline, and 3 million kilometres covered by water — it's amazing.

So as you leave, what is your comfort level with respect to search and rescue? If you had some demands, what would they be?

Mr. Lick: Peter talked about one piece of equipment that would provide some benefit, or has opportunities to provide some benefit.

In terms of coordination, I'm very comfortable with how Trenton and Halifax currently handle the Arctic. If we have the ability to have more local knowledge, as I talked about earlier, I think that would be a good thing and it's something we are looking into.

The idea of better communications in the Arctic, or anywhere in Canada, is a good thing. Technology, as Peter talked about, is evolving, providing us with better means of communication and reducing any gaps that we might have across the country.

For me, the biggest thing in search and rescue is, of course, prevention — to try and prevent that particular incident from happening.

La sénatrice Raine : Une dernière question, si vous me le permettez: serait-il possible d'obliger tous ceux qui se déplacent sur ce territoire à porter l'un de ces appareils?

M. Lick : C'est Transports Canada qui régit les obligations concernant l'équipement dont doivent être munis les bateaux. La réglementation la plus stricte s'applique vraiment aux plus grands bateaux. Les gens de Transports Canada seraient mieux placés que nous pour vous dire comment ce serait possible. D'un strict point de vue de recherche et de sauvetage, de mon avis et de celui de Peter, tout outil de communication supplémentaire sera un atout pour nous, comme pour les personnes en détresse, c'est certain.

La sénatrice Raine : Est-ce un règlement qui pourrait être mis en place par les gouvernements du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest?

M. Lick : Pas vraiment. Cela relèverait plutôt de la réglementation fédérale.

La sénatrice Raine : Merci beaucoup.

Le sénateur McInnis : Je vous remercie tous deux d'être ici aujourd'hui et je vous souhaite une belle retraite. Je m'y suis essayé une fois, en vain. J'ai abouti au Sénat, donc faites bien attention. Vous pourriez vous retrouver à siéger ici.

J'ai été renversé de constater l'étendue des régions centrales et arctiques. La ligne de côte s'étend sur 178 000 kilomètres, et 3 millions de kilomètres sont recouverts d'eau. C'est incroyable.

Avant de partir, vous sentez-vous confiant quant à l'avenir de la recherche et du sauvetage? Si vous aviez des demandes à faire, quelles seraient-elles?

M. Lick : Peter vient de parler d'un appareil qui nous aiderait ou qui aurait le potentiel de nous aider.

Sur le plan de la coordination, je suis très satisfait de la collaboration actuelle entre Trenton et Halifax à l'égard de l'Arctique. Si nous pouvions bénéficier d'un savoir local plus approfondi, comme je l'ai déjà dit, je pense que ce serait une bonne chose; c'est d'ailleurs l'un de nos objectifs.

Toute l'idée d'améliorer les communications dans l'Arctique et partout ailleurs au Canada est bonne. Comme Peter l'a dit, la technologie évolue, elle nous procure de meilleurs moyens de communication qu'avant et comble de plus en plus de lacunes à l'échelle du Canada.

Pour moi, l'élément le plus important pour la recherche et le sauvetage, c'est bien sûr la prévention: il faut essayer de prévenir ce genre d'incident dès le départ.

As Peter talked about, the auxiliaries play an important role in not only response, but also in educating local communities. Educating the boaters in those local communities about the dangers of going to sea, what you need to carry, how to operate a boat, what you need to plan, making sure you have a sail plan that is given to either your local community or MCTS Iqaluit, as many do. So prevention is the biggest one.

I think the other one, as Senator Raine talked about, is the idea that we need to know where you are. Needing to know where you are, either by carrying radio communications or making sure you call in, is vitally important. If you don't know where you are and you're calling in a mayday, it's very difficult for us to get to you.

I think the final aspect is that when there is an incident, being able to communicate that. Having tools, like Peter talked about, that are able to easily communicate both location and a distress is vitally important. If I was to invest, it would be in prevention — knowing where you are. Maritime domain awareness is what I'd call it. Then communications, making sure that you have the right equipment on board your vessel to communicate, and that the system is also able to pick that up.

Mr. Garapick: Good answers.

I would take it where I've been working. I see 45 communities on the waters of the Arctic. There's really 50 if you include the five communities in Nunatsiavut and Labrador. We have 13 auxiliary units operational now, we'll probably have over 20 this summer, and when the ice goes out we can do on-water training. What this is doing is it's empowering these communities to look after the problems that arise locally.

It doesn't mean an aircraft coming from the South, or an icebreaker being diverted, or a cargo ship obliged to divert off its path and help. The people who are in need are probably from the community, and they have probably gone 40 or 100 miles in one direction. If the training is there and the auxiliary is there, and they have the training, the equipment and the communication means, that solution is right there in the community.

My goal is funding, the grants of contribution to the Arctic for us to expand. We'll probably need more of that if we want to be everywhere, but it's working really well.

Comme Peter l'a expliqué, les unités auxiliaires jouent un rôle important, non seulement lorsqu'il s'agit d'intervenir, mais aussi dans l'éducation des communautés locales. Elles travaillent à sensibiliser les plaisanciers des communautés locales quant aux dangers de prendre la mer, à ce qu'il faut apporter comme équipement, à la façon de conduire le bateau, à ce qu'il faut prévoir, à l'importance de remettre un plan de navigation à la communauté locale ou aux SCTM d'Iqaluit, comme beaucoup le font déjà. La prévention est donc le grand essentiel.

Je crois que le deuxième élément rejoint ce que disait la sénatrice Raine: nous devons savoir où chacun se trouve. Nous avons absolument besoin de savoir où chacun se trouve, soit par communication radio ou par confirmation téléphonique. Si une personne ne sait pas où elle se trouve et qu'elle nous appelle parce qu'elle est en détresse, il sera très difficile pour nous de la trouver.

À mon avis, il est, au final, essentiel de pouvoir transmettre ces renseignements en cas d'incident. Il est crucial de disposer d'outils, comme Peter l'a indiqué, afin de pouvoir communiquer aisément l'emplacement et signaler une situation de détresse. Si je devais investir, je le ferais dans la prévention afin de pouvoir savoir où se trouvent les gens. C'est ce que j'appellerais la sensibilisation dans le domaine maritime. Il faut ensuite assurer la communication et veiller à avoir à bord du bon matériel pour communiquer. Le système doit aussi être en mesure de capter ces transmissions.

M. Garapick : Voilà de bonnes réponses.

Je répondrai en fonction de mon environnement de travail. Je vois 45 communautés dans les eaux de l'Arctique. Il y en a 50, en fait, si on inclut les cinq communautés du Nunatsiavut et du Labrador. Treize unités opérationnelles auxiliaires sont actives en ce moment, et il y en aura probablement plus de 20 cet été, quand les glaces se retireront et que nous pourrons donner de la formation sur l'eau. Cette formation permet aux communautés de s'occuper des problèmes qui surgissent à l'échelle locale.

Il n'est pas nécessaire qu'un aéronef vienne du Sud, qu'un brise-glace soit détourné ou qu'un cargo soit obligé d'infléchir sa course pour intervenir. Les gens qui ont besoin d'aide appartiennent probablement à la communauté et s'en sont peut-être éloignés de 40 ou 100 milles. Si les gens ont reçu de la formation, qu'il y a une unité auxiliaire et que les gens disposent de la formation, de l'équipement et des moyens de communication nécessaires, la solution se trouve dans la communauté.

Ce que je veux, c'est obtenir du financement, des contributions dans l'Arctique pour que nous puissions élargir nos activités. Nous aurons probablement besoin de fonds supplémentaires si nous voulons être partout, mais cela fonctionne très bien.

We're building a family and expanding the SAR network. When that solution is in those 45 communities, we will have taken a major step in search and rescue in the Arctic. Does it deal with the commercial fishing vessel that gets in trouble? It could help. Does it deal with the expedition or cruise vessel that gets in trouble? Not necessarily, but we saw with the Queen of the North, which sank off B.C., a local community came out with small boats and made a big difference in that situation.

So that's what I'm looking at: expanding the auxiliary and building the SAR system right across the country.

I'd like to add, the auxiliary has something called the SMS, the safety management system, it's online and the unit is responsible for putting all their information on it. So when Trenton or Halifax gets a call they know it's from Ulukhaktok. They're going to bring up the Uluhaktok unit and say, okay, it's Adam, the head unit guy, and Lucy is the administrator, and he sees the boat they are using, and all the equipment. He gets on the phone and says, who is this? And it's Adam — they know each other and the equipment. Adam paints the picture of what the weather is like, what the situation is like, who they are and where they went. Together they work on the situation. That's what is going to make a big difference.

The last thing I'll say is we provided a lot of training in Yellowknife, in Cambridge Bay and soon to be in Nunavut and Kuujjuaq this coming year. We also hope, as we get the capacity, to provide on-scene coordinator training, OSC, for people in each community. Now JRCC has that extension of someone who knows their business, not just SAR, but the coordination of a tasking right in the community. So that could take us a long way in effectiveness as well.

Senator McInnis: You said earlier that there are a lot of adventuresome individuals and it's important that they have a plan. When I look at your chart of the number of incidents of maritime search and rescue, it's overwhelming that it's pleasure crafts that are up there. It's not even close.

Some of them don't have plans, a lot of them don't have plans. What is the reason for this? And you talked, Mr. Lick, about education, but these people go at will. They don't have permission, they don't need permission, so what is this chart about that it's so high?

Nous sommes en train de fonder une famille et d'élargir le réseau de recherche et de sauvetage. Quand la solution se trouvera dans les 45 communautés, nous aurons accompli un pas de géant dans le domaine de la recherche et du sauvetage dans l'Arctique. Ces démarches concernent-elles les navires de pêche commerciale qui sont en détresse? Ce serait utile. Cela concerne-t-il les navires d'expédition ou de croisière qui rencontrent des problèmes? Pas nécessairement, mais nous avons vu que lorsque le Queen of the North a coulé au large de la Colombie-Britannique, les habitants d'une communauté locale sont intervenus avec de petites embarcations et ont été d'un grand secours.

Nous cherchons donc à augmenter la présence des unités auxiliaires et à renforcer le système de recherche et de sauvetage à l'échelle du pays.

J'ajouterais que les unités auxiliaires disposent de ce qui s'appelle le système de gestion de la sécurité, ou SGS, un outil en ligne dans lequel l'unité a la responsabilité d'entrer toutes ses données. Ainsi, quand les centres de Trenton ou de Halifax reçoivent un appel, les agents savent qu'il vient d'Ulukhaktok. Un agent communiquera avec l'unité d'Uluhaktok, et Adam, le chef de l'unité, et Lucy, l'administratrice, se présenteront. Adam voit le bateau et tout l'équipement qui est utilisé. Il répond au téléphone et demande à qui il parle. Les intervenants se connaissent et connaissent l'équipement. Adam décrit la température et dresse un tableau de la situation, indiquant qui est là et où les gens sont allés. Les intervenants travaillent ensemble pour résoudre la situation. C'est ce qui va tout changer.

Je dirai enfin que nous fournissons beaucoup de formation à Yellowknife et à Cambridge Bay, et que nous en offrirons bientôt au Nunavut et à Kuujjuaq au cours de la prochaine année. Nous espérons également, à mesure que notre capacité augmente, fournir de la formation sur les fonctions de coordonnateur sur place aux habitants de chaque communauté. Le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage a les coordonnées d'une personne compétente, en ce qui concerne non seulement les activités de recherche et de sauvetage, mais aussi la coordination des tâches au sein de la communauté. Voilà qui pourrait améliorer considérablement l'efficacité également.

Le sénateur McInnis : Vous avez indiqué plus tôt qu'il existe bien des amateurs d'aventure et qu'il importe de disposer d'un plan. Quand j'examine votre tableau faisant état du nombre d'opérations de recherche et de sauvetage maritimes, je constate que cela concerne en grande majorité des bateaux de plaisance dans le Nord. Ces chiffres sont de loin supérieurs aux autres.

Bien des plaisanciers n'ont pas de plan. Pour quelle raison? Monsieur Lick, vous avez parlé de l'éducation, mais ces personnes vont et viennent à leur guise. Ils n'ont pas de permission et n'ont pas à en avoir une; pourquoi les chiffres sont-ils aussi élevés?

Mr. Garapick: I'd suggest those statistics are incorporating local boats and they are calling them pleasure craft. Any of the locals who go out and break down, or run out of gas, will have issues. It's not just the adventurers. I suggested the number of adventurers is low and are usually well planned, unless they are on PWCs or a group doing a reality TV show, but those stats probably capture all the locals who are going out for pleasure.

It's probably captured under pleasure. They could be hunting and fishing, but they are captured statistically in that manner.

Mr. Lick: As I was saying, and as Peter was talking about, the auxiliaries that we're putting in the North will provide a huge amount of capacity to educate those local communities about the need to have a sail plan, and the need to have certain equipment aboard. With our expansion of the auxiliaries into the Arctic, that will provide one of the biggest levers to improve and reduce that number of pleasure craft breaking down.

Senator McInnis: A cruise ship would have to report that they're going up? You'd have to know? Okay. Thank you.

Senator Raine: Are we collecting the breakdown of that pleasure category, i.e. cruise ships, big ships and adventurers?

Mr. Lick: Yes.

Senator Deacon: Thank you for being here. The witnesses have been most informative and it's great you're both back here today.

I think Senator McInnis's question was very similar to the one I was going to ask you. As you sign off this chapter, what are those one or two things that are the deal breakers or game changers you think we need to go deeper on? I think you've responded to those in the senator's questioning.

I'm going to come over to the reality of what we know about the Arctic region, its weather patterns, its continuing climate change and continuing issues around perennial ice reduction.

In your thinking, what are the factors in that climate piece that frame the kinds of supports you need to have? Moving forward from what we've known from the last chunk of time, how does that play a role in how you're locating the frequency of support places? Is there anything you might share with us around that impact of climate?

M. Garapick : Je pense que c'est parce que ces statistiques incluent les bateaux locaux et qu'on les considère comme des bateaux de plaisance. N'importe quel habitant local qui subit une panne ou qui manque de carburant signalera un problème; il ne s'agit pas seulement d'aventuriers. À mon avis, ces derniers sont peu nombreux et planifient habituellement bien leur voyage, à moins qu'ils ne se déplacent sur des motomarines ou qu'ils participent à une émission de téléréalité. Ces statistiques englobent probablement les gens de la place qui naviguent pour le plaisir.

Ces incidents sont probablement consignés dans la catégorie des bateaux de plaisance, que les gens s'adonnent à la chasse ou à la pêche.

M. Lick : Comme Peter et moi l'avons expliqué, les unités auxiliaires que nous instaurons dans le Nord auront une capacité incroyable d'éduquer les communautés locales à propos du besoin d'avoir un plan de navigation et certains équipements à bord. L'expansion des unités auxiliaires dans l'Arctique constituera un des moyens les plus puissants pour améliorer la situation et réduire le nombre de bateaux de plaisance qui éprouvent des difficultés.

Le sénateur McInnis : Un navire de croisière devrait-il vous informer qu'il se dirige vers le Nord? Il faudrait que vous le sachiez? D'accord. Merci.

La sénatrice Raine : Ventile-t-on les chiffres de la catégorie des bateaux de plaisance pour faire la distinction entre les navires de croisière, les grands bateaux et les aventuriers?

M. Lick : Oui.

La sénatrice Deacon : Merci de témoigner. Les témoins nous ont fourni énormément de renseignements, et je suis enchantée que vous soyez tous les deux de retour devant nous aujourd'hui.

Je pense que la question du sénateur McInnis était fort semblable à celle que j'allais vous poser. Alors que vous refermez ce chapitre, quels sont les facteurs déterminants ou les moteurs de changement que nous devrions examiner plus en profondeur, selon vous? Je pense que vous avez répondu à cette question lorsque le sénateur vous a interrogé.

Venons-en à la réalité que nous connaissons à propos de la région de l'Arctique, soit son régime climatique, les changements climatiques qui se poursuivent et les problèmes que la fonte de la glace pérenne continue de poser.

À votre avis, quels sont les facteurs climatiques qui ont une influence sur le genre de soutien qu'il faut avoir? En tenant compte de ce que nous savons de la dernière période, quel rôle les changements climatiques jouent-ils quant à la manière dont vous déterminez l'emplacement et le nombre des lieux de soutien? Pourriez-vous nous dire quelque chose au sujet des répercussions du climat?

Mr. Lick: I absolutely agree there is climate change. I think that history of denying it is gone because our most experienced people in the Coast Guard who have sailed there, in many cases, for 30 or 40 years, are certainly seeing it. They are not only seeing the waters becoming more open in certain times of the year for longer periods, but as I've mentioned before, they are also seeing the larger variability from year to year. One year it could be quite open and the next year it could be very much closed, and that is an impact that maybe isn't quite as visible to the public.

But for us on the water, it absolutely has a huge impact when people go up there thinking it's going to be free and clear and are not following the strict rules of a large cruise ship or tanker around where and when they can go. If you get up there, you can get stuck quite easily.

In terms of the relationship to climate change and search and rescue and the dependence on local communities to understand the changes that are happening to them, they're seeing it every day. But in essence, because it's new to everybody it may not be the best means of understanding how it's going to go forward.

Speaking of search and rescue, I think the biggest area that will help us in understanding how to deliver search and rescue in the North over time would be our continually looking at and using our methodology to understand RAMSARD in a rigorous manner. In that regard, this year we're going to be looking at the entire Arctic in the five areas that we consider the Arctic to be composed of. We will be applying this methodology to each of those areas.

Peter already used it to look at locating the IRB station in Rankin Inlet, but we will continue to use that process to look at it on a much more frequent basis so that not only do we better understand climate change and how it's impacting traffic patterns and weather conditions and ice in those particular areas but also, as we expand into the Arctic with the auxiliary, how our resources and investments are helping in search and rescue delivery.

Ultimately, because it's changing rapidly we have to look at the risks that are changing so rapidly, too. This methodology that we've developed and are using will help us to understand that better .

M. Lick : Je conviens parfaitement que le climat change. Je pense qu'on a cessé de nier les faits, car les employés les plus expérimentés de la Garde côtière qui naviguent dans le Nord, bien souvent depuis 30 ou 40 ans, sont certainement témoins de ces changements. Non seulement ils constatent que les eaux sont libres plus longtemps à certaines périodes de l'année, mais, comme je l'ai souligné plus tôt, ils observent une variabilité accrue d'année en année. Une année, les eaux peuvent être très libres, alors que l'année suivante, elles sont bien plus fermées. Cela a un impact qui n'est peut-être pas tellement visible pour la population.

Pour nous qui naviguons, toutefois, cette situation a des répercussions considérables quand les gens viennent dans le Nord en pensant que les eaux seront libres et ne suivent pas les règles strictes que suivrait un grand navire de croisière ou un pétrolier en ce qui concerne les endroits où ils peuvent aller et le moment où ils peuvent le faire. On peut facilement se retrouver prisonnier des glaces si on vient dans le Nord.

Pour ce qui est de la relation entre les changements climatiques et les activités de recherche et de sauvetage, le fait est que nous dépendons des communautés locales pour comprendre les changements qui se produisent, car elles les observent quotidiennement. Essentiellement, toutefois, comme la situation est nouvelle pour tout le monde, ce n'est peut-être pas la meilleure manière de comprendre comment elle évoluera dans l'avenir.

En ce qui concerne les activités de recherche et de sauvetage, je pense que le fait d'examiner et d'utiliser continuellement notre méthode pour comprendre l'analyse axée sur les risques de la prestation des services de recherche et de sauvetage maritimes, ou RAMSARD, de manière rigoureuse est ce qui nous aidera le plus à comprendre comment nous pouvons mener ces activités dans le Nord au fil du temps. À cet égard, sachez que cette année, nous étudierons l'entièreté de l'Arctique dans les cinq régions qui, selon nous, le composent. Nous appliquerons cette méthode dans chacune de ces régions.

Peter a déjà employé ce processus pour déterminer l'emplacement du poste d'embarcation de sauvetage côtier à Rankin Inlet, mais nous continuerons de l'utiliser pour examiner la situation bien plus fréquemment pour mieux comprendre non seulement les changements climatiques et leur incidence sur les habitudes de circulation, les conditions météorologiques et les glaces dans ces régions, mais aussi la manière dont nos ressources et nos investissements appuient les activités de recherche et de sauvetage alors que nous élargissons la présence des unités auxiliaires dans l'Arctique.

Au bout du compte, comme le climat change rapidement, nous devons étudier les risques, qui évoluent à l'avenant. Cette méthode, que nous avons mise au point et que nous utilisons, nous aidera à mieux comprendre la situation.

Whether the climate changes over one year or 30 years, we just have to look at it more often, more than anything, I think, to better understand where the risks are and how they're changing.

Mr. Garapick: As Greg mentioned, the obvious thing is more open water earlier and later, but if you bring that down to the community level, that hit me when I had a visit up to Grise Fiord up North. It seems the sea level is up a little bit but the real impact is that it's not getting as cold as quickly in the fall and it's warming up sooner in the spring, so the ice that used to form in a solid sheet on the ocean is not there when the fall gales come.

So now you've got waves and erosion and the ice isn't there for the hunters to go out on so they keep going out on their boats, which is dangerous because they used to go on their machines and qamutiiks on the ice. The flip side is that in the spring they want to be out on the ice but it's disappearing earlier so they're forced to go with their boats but the winter and spring winds are still there. So it's a very different type of environment for them but they need to fish and hunt so this is something we have to look at.

The good news is if you have an auxiliary unit in that community and someone can get off the beach and go, the auxiliary should be able to do that too. Again, the solution is local for a dynamic environment, and that is really good.

I'll add another aspect that Greg touched on. The ice certainly gets cold every winter and things freeze over in the middle of the winter, but it's not multi-year ice. It's first-year ice and this is melting and breaking up and floating around where it never used to float around before and so currents and tides are taking it. There are typical choke points in the Arctic but for the locals, now, the ice might be gone but if the wind comes up and is sustained for a few days, that ice all comes back. If they go away from the community, that ice could block off their return.

These are some of the things that everyone is looking at and seeing as a new challenge.

Mr. Lick: I think I mentioned last week, as well, that when our icebreakers go into the North, we did receive much feedback over the past two or three years that as they go into or near a community, sometimes that breaking of the ice does cause issues with the tracks they're taking for hunting and fishing on snowmobiles, or other means, as they're going across the ice.

Que le climat change en un an ou en 30 ans, nous devons simplement l'étudier plus fréquemment — plus que quoi que ce soit d'autre, selon moi — pour mieux comprendre où se trouvent les risques et comment ils évoluent.

M. Garapick : Comme Greg l'a fait remarquer, il est évident que les eaux sont libres sur de plus grandes superficies, plus tôt et plus tard, mais si on ramène l'affaire à l'échelle des communautés, le changement m'a frappé quand je me suis rendu au fjord Grise, dans le Nord. Le niveau de la mer semble légèrement plus élevé, mais le véritable impact, c'est que l'eau ne refroidit pas aussi rapidement à l'automne et se réchauffe plus vite au printemps. Ainsi, la glace qui formait une couche solide sur l'océan n'est pas là quand soufflent les grands vents d'automne.

Il y a maintenant des vagues et de l'érosion, et, en l'absence de glace, les chasseurs continuent de chasser en bateau, ce qui est dangereux parce qu'ils se déplaçaient autrefois en motoneiges et en qamutiiks sur la glace. De plus, ils veulent chasser sur la glace au printemps, mais comme elle disparaît plus tôt, ils sont obligés d'utiliser leurs bateaux, alors que les vents d'hiver et de printemps soufflent encore. Ils se retrouvent donc dans un genre d'environnement très différent, mais ils doivent pêcher et chasser. C'est une situation sur laquelle nous devons nous pencher.

La bonne nouvelle, c'est que s'il se trouve une unité auxiliaire dans la communauté et que quelqu'un peut quitter la plage et s'éloigner, cette unité devrait pouvoir le faire également. Ici encore, la solution est locale dans un environnement dynamique, ce qui est une excellente chose.

J'ajouterai quelque chose à un autre point que Greg a abordé. La glace devient certainement froide chaque hiver et les choses gèlent au milieu de l'hiver, mais ce n'est pas une glace qui persiste pendant plusieurs années. C'est une glace de première année, qui fond, se rompt et flotte là où il n'y a jamais eu de glace auparavant, parce que les courants et les marées l'emportent. L'Arctique comprend des points d'étranglement habituels; cependant, pour les habitants locaux, la glace est peut-être partie, mais si le vent se lève et persiste pendant quelques jours, toute la glace revient. S'ils s'éloignent de la communauté, la glace peut les empêcher de revenir.

Voilà certains des phénomènes que tout le monde observe et considère comme un nouveau défi.

M. Lick : Je pense avoir aussi indiqué la semaine dernière que depuis deux ou trois ans, on nous a souvent signalé que lorsque nos brise-glaces se rendent dans le Nord et s'approchent d'une communauté, le fait qu'ils brisent la glace cause parfois des problèmes sur les pistes que les habitants utilisent lorsqu'ils vont chasser ou pêcher en motoneiges ou par d'autres moyens sur la glace.

So one of the changes that we've made in our operations is to make sure that those communities are not only notified before we go in but asked if there is an issue about us going into a particular area. Generally, we can change our transit to be able to get to another location. It's much more of a sensitivity that we've needed to develop much more keenly regarding the issues around icebreaking and how that changes with hunting paths that, perhaps, are changing because of climate change, as well.

We need to be better aware of that and make communities part of that decision-making process.

Senator Deacon: Is it any influence on how you organize? You spoke earlier about going from three to four and we've talked about that jurisdictional piece or having any organizational pieces or multinational setups. Is there anything like that?

Mr. Lick: I've talked about the Arctic region, so that idea of having northerners be a bigger part and, in fact, lead the development of that region, as well as how search and rescue services — and other services — will be delivered in the North. They have better knowledge of the North than we do.

That's not a large pill to swallow because I think we've understood that in the Coast Guard for many years, because we've been up there and have been aware of it. But certainly for the public writ large I think that's something that we recognize is vitally important.

In terms of search and rescue, though, we do have international agreements through the Arctic Council and the Arctic Coast Guard Forum in terms of operational delivery of search and rescue. They tend to have more to do, though, with when we need to cooperate in the Arctic, particularly for a major maritime disaster or, perhaps, a major air disaster near water, to call upon other countries just as those countries can call upon us if they need it.

I think one of the bigger lessons learned over the years is Arctic countries generally recognize that we cannot handle every situation on our own. We sometimes depend on each other internationally to deal with certain situations.

Mr. Garapick: There is a change that has been made in the Coast Guard Auxiliary. There are five regions that are incorporated. One is Quebec and one is the Central and Arctic Region. Same name, but different boundaries.

Nous avons donc modifié notre façon de faire pour non seulement aviser les communautés avant d'arriver, mais aussi pour leur demander s'il y a un problème si nous nous rendons à un endroit donné. De façon générale, nous modifions notre trajet pour pouvoir nous rendre ailleurs. Nous devons faire preuve de bien plus de doigté quant aux questions relatives au déglaçage et à la manière dont cette activité doit évoluer parce que les chemins de chasse changent peut-être en raison des changements climatiques.

Nous devons porter davantage attention à cette situation et faire participer les communautés au processus de prise de décisions.

La sénatrice Deacon : Cela a-t-il une incidence sur la manière dont vous orchestrez vos activités? Vous avez parlé plus tôt de passer de trois à quatre, et nous avons discuté de la question des compétences ou de la possibilité d'instaurer un fonctionnement organisationnel ou multinational. Est-ce que de telles dispositions existent?

M. Lick : J'ai traité de la question de l'Arctique; nous ferons en sorte que les habitants du Nord prennent principalement en main, voire dirigent le développement de cette région, ainsi que les activités de recherche et de sauvetage et d'autres services.

Ce n'est pas une pilule difficile à avaler, car je pense que la Garde côtière le comprend depuis bien des années parce qu'elle travaille dans le Nord et est au fait de la situation, mais c'est certainement quelque chose que nous jugeons extrêmement important pour la population en général.

Au chapitre des activités de recherche et de sauvetage, toutefois, nous adhérons à des accords internationaux dans le cadre du Conseil de l'Arctique et du Forum des gardes côtières de l'Arctique afin d'assurer la prestation des services de recherche et de sauvetage. Il semble y avoir fort à faire, cependant, quand vient le temps de collaborer dans l'Arctique, particulièrement en cas de catastrophe maritime d'envergure ou peut-être d'une catastrophe aérienne près de l'eau, auquel cas nous ferions appel à d'autres pays comme ces pays feront appel à nous en cas de besoin.

Une des plus grandes leçons que nous avons tirées de nos années d'activité dans l'Arctique, c'est que de façon générale, les pays admettent qu'ils ne peuvent pas gérer seuls toutes les situations. Nous dépendons parfois les uns des autres pour affronter certaines situations.

M. Garapick : Un changement a été apporté à la Garde côtière auxiliaire. Cinq régions ont été intégrées, dont celle du Québec et celle du Centre et de l'Arctique. Le nom est le même, mais les frontières ont changé.

In Quebec, they had zones one through five along the St. Lawrence. That was their focus in the past, and they now have zone six, and that's Nunavik. There are 14 communities in Nunavik and two units are now in the auxiliary. The challenge has always been training capacity. As Greg mentioned, we'll expect about four or maybe six or eight more in Nunavik because the boats and people are there; it's just getting them in.

But it's now zone six. The director is Mark Gordon. He is Inuk and lives in Kuujjuaq. You will probably meet him if you visit Kuujjuaq.

There are four instructors in Nunavik who can provide the training. You shift to the Central and Arctic region incorporative of the auxiliary; they have recognized it is a massive region for them as well. They have a dedicated manager of operations. He is in Yellowknife, I think, and they have a dedicated manager of training in Inuvik. They are both southerners living in the North for over 20 years, but as we build the capacity with the new units we look for those people to become part of the training, the instructors and whatnot. The Coast Guard auxiliaries are shifting and they won't create an Arctic region like that either. They'll take the steps they need to take to feel confident that it's the right move to make at the right time.

Senator Coyle: Thank you both again. This is a question for both of you. Mr. Garapick, you mentioned the Iridium network. We had a representative of the Iridium network here testifying before this committee. She spoke about the Global Maritime Distress and Safety System — one of those acronyms you were referring to. You referred to the service provided through that network as state of the art and useful for maritime search and rescue, particularly in the remote Arctic region. She mentioned to us that they have been spending some time trying to get the International Maritime Organization and the International Telecommunication Union on board with an application they have for providing this service across the globe but also to the Canadian Arctic and told us that Canadian voices would be very helpful if they spoke up at the IMO, in particular, where we have a senior role to play.

Could you speak to us briefly on your opinion about the Iridium network and whether this is something that we should be promoting as a Canadian government?

Mr. Garapick: I think I will have a limited answer on that. The GMDSS system is functional right across the global network. It's global and it seems to work well. It relies on radios, satellites and everything to connect.

Au Québec, il y avait, le long du fleuve Saint-Laurent, les zones d'un à cinq. C'est sur cette région qu'on mettait l'accent, mais une sixième zone, celle du Nunavik, s'est maintenant ajoutée. Cette région compte 14 communautés et deux unités auxiliaires. La capacité de formation a toutefois toujours constitué un défi. Comme Greg a indiqué, nous prévoyons qu'il se forme quatre ou peut-être six ou huit autres unités au Nunavik parce que les bateaux et les gens sont là. Il suffit de les mobiliser.

La région est maintenant considérée comme la zone six, dont le directeur est Mark Gordon, un Inuk qui réside à Kuujjuaq. Vous le rencontrerez probablement si vous vous rendez là-bas.

Quatre instructeurs peuvent offrir de la formation au Nunavik. Dans la région du Centre et de l'Arctique, où on a intégré la Garde côtière auxiliaire, les responsables ont admis qu'il s'agit d'une immense région pour eux également. Ils y ont donc affecté un gestionnaire des opérations, qui se trouve à Yellowknife, il me semble. Ils ont également nommé un gestionnaire de la formation à Inuvik. Ce sont deux habitants du Sud qui vivent dans le Nord depuis plus de 20 ans, et à mesure que nous renforçons la capacité des nouvelles unités, nous faisons appel à eux pour participer à la formation et collaborer avec les instructeurs. La Garde côtière auxiliaire évolue et la création de la région de l'Arctique ne se fera pas du jour au lendemain. Les responsables feront ce qu'il faut pour être certain qu'ils prennent les mesures adéquates au moment opportun.

La sénatrice Coyle : Je vous remercie tous les deux de nouveau. Ma question s'adresse à vous deux. Monsieur Garapick, vous avez évoqué le réseau Iridium. Une représentante de ce réseau a témoigné devant le comité et a notamment parlé du Système mondial de détresse et de sécurité en mer, qui correspond à un des acronymes auxquels vous avez fait référence. Vous avez indiqué que ce système offre des services à la fine pointe de la technologie qui sont utiles aux fins de recherche et de sauvetage, particulièrement dans la région éloignée de l'Arctique. Elle nous a expliqué que les responsables de cette initiative ont cherché pendant un certain temps à mobiliser l'Organisation maritime internationale et l'Union internationale des télécommunications en utilisant une application permettant d'offrir le service aux quatre coins du monde, y compris dans l'Arctique canadien. Elle a ajouté qu'il serait utile que des Canadiens prennent la parole, notamment devant l'Organisation maritime internationale, quand nous avons un rôle de premier plan à jouer.

Pourriez-vous nous donner brièvement votre opinion sur le réseau Iridium et nous dire si le gouvernement canadien devrait le promouvoir?

M. Garapick : Je crois que ma réponse sera limitée. Le SMDSM fonctionne dans l'ensemble du réseau mondial. C'est un système mondial et il semble bien fonctionner. Il s'appuie sur les radios, les satellites, et cetera.

The Arctic is always a challenge. Canada is part of the Arctic Coast Guard Forum. It's eight nations and I'm involved in that as an expert in SAR. We all have the same challenges.

I'm not extremely familiar with the presentation she made, but as we've said there's probably always room, with change in technology, to enhance or make better communications in the Arctic. I'll wait and see what the global impact will be but right now, as I've mentioned, InReach is a local solution and that's what I'm focusing on to make a difference now.

Mr. Lick: Maybe I'il add a bit on that. What the witness was talking to you go about last time was how the Iridium network would connect into the GMDSS system. From a search and rescue operator point of view, I think having more equipment on the ground able to communicate into a system that alerts us in a more efficient manner is a good idea. Regarding whether they meet all the requirements, which is what the IMO and the special subcommittees have to evaluate so that they hook in properly against the standard into the GMDSS — and there are very rigorous standards for that — I can't say. That's for the committee to say. I think what we heard from the witness was that they met the requirements.

From an operator, from Peter and I and the search and rescue system, having more people have access into a system that alerts us — that is, as long as they meet the standard — is probably a good idea. I think that's all I would say about that part of it.

Senator Christmas: Mr. Lick, has the Coast Guard ever considered using drones with FLIR technology on its vessels?

Mr. Lick: Absolutely. We're in the process of evaluating UAV, UAS and whatever acronym they're using for it nowadays, which continues to change all the time. "Drones" is much easier to say. Drone technology is an absolutely advantageous technology nowadays that can help us to get our eyes out farther, particularly providing capability at night-time and in more dangerous situations, absolutely.

We are evaluating FLIR technology on some of our vessels right now — not so much with drones per se but being able to see when coming up to a situation and to be able to search for people in the water. FLIR technology, which is infrared heat sensing technology for others, is a capability that makes sense around the world for finding people in the water more than anything. There is a whole range of technology. And because drone technology is evolving so quickly as a technology, we see the benefits. We've evaluated them in many conditions, such as search and rescue, environmental response and ice surveillance as well. But in the Arctic, which is what we're talking about

L'Arctique représente toujours un défi. Le Canada fait partie du Forum des gardes côtières de l'Arctique, qui compte huit nations, et je joue un rôle à titre de spécialiste en recherche et sauvetage. Nous sommes tous confrontés aux mêmes défis.

Je ne suis pas très au courant de tout ce qu'elle a dit dans son témoignage, mais comme nous l'avons dit, compte tenu des changements technologiques, il est toujours possible d'accroître ou d'améliorer les communications dans l'Arctique. Je vais attendre de voir quelles seront les répercussions, mais à l'heure actuelle, comme je l'ai mentionné, InReach est une solution locale et c'est sur ce produit que j'axe mes efforts pour changer la donne.

M. Lick : J'ajouterais peut-être quelque chose à ce sujet. Le témoin auquel vous faites référence parlait, la dernière fois, de la façon dont le réseau Iridium serait lié au SMDSM. Du point de vue d'un agent de recherche et sauvetage, je pense qu'il est bon d'avoir plus d'équipement sur le terrain capable de communiquer dans un système qui nous avertit de façon plus efficace. Pour ce qui est de savoir si cela satisfait à toutes les exigences, ce que l'Organisation maritime internationale et les sous-comités spéciaux doivent déterminer, de sorte qu'il s'intègre bien au SMDSM, selon les normes — et il y a des normes très rigoureuses à cet égard —, je ne peux le dire. Il appartient au comité de le déterminer. Je pense que le témoin a dit que cela satisfaisait aux exigences.

Du point de vue d'un agent, de Peter et moi et sur le plan du système de recherche et de sauvetage, c'est probablement une bonne idée de permettre à un plus grand nombre de gens d'avoir accès à un système d'alerte — pourvu que les normes soient respectées. Je crois que c'est tout ce que je dirais à cet égard.

Le sénateur Christmas : Monsieur Lick, la Garde côtière a-t-elle déjà envisagé d'utiliser des drones équipés de la technologie infrarouge à balayage frontal sur ses navires?

M. Lick : Absolument. Nous sommes en train d'évaluer des UAV, UAS, ou peu importe l'acronyme qu'on utilise de nos jours, qui change constamment. Il est beaucoup plus facile de dire « drones ». La technologie des drones est tout à fait avantageuse aujourd'hui; elle peut nous aider à voir ce qui se passe plus loin, particulièrement pendant la nuit et dans des situations plus dangereuses.

Nous sommes en train d'évaluer la technologie infrarouge à balayage frontal pour certains de nos navires — pas nécessairement des drones en tant que tels, mais il s'agit d'être capable de voir lorsqu'une situation survient et d'être en mesure de chercher des gens dans l'eau. La technologie infrarouge à balayage frontal, qui est la technologie infrarouge de détection de la chaleur pour d'autres, est un moyen logique dans le monde de trouver des gens dans l'eau, plus que toute autre chose. Il existe un ensemble de technologies. Parce que la technologie des drones évolue rapidement, nous voyons les avantages qu'elle présente. Nous l'avons évaluée dans de nombreux contextes,

today, the ability to get across vast areas of the Arctic with a technology that flies and flies very quickly is an absolute advantage to us in search and rescue.

Senator Christmas: Regarding the MCTS Centre in Iqaluit, I assume the operators there have language capacity in Inuit as well.

Mr. Garapick: No. The centre there started in 1993. It's called NORDREG it's northern regulations for Transport Canada. It is a communications traffic centre.

Back in 1993, they had to find the people to work there for six months of the year in the summertime and then come South in the wintertime. It seems some of those people who started in 1993 are still there. They did an experiment with an Inuktitut service and it went for a couple years. It's on our radar again.

As Greg mentioned, we're adding a person to that team to enhance the capacity. We're continuing to work with the community to say, "Can we take another look at providing that service? How can we work?" The great step we're taking now at IRB is we have six Inuit students — I've seen two Inuit students — who are Inuktitut speaking as well. It's something to look at. Stressing Inuktitut in the Baffin region is a little different in the Inuvialuit region and in Nunavut. We had to keep that in mind as well.

Mr. Lick: This is where the idea of northerners helping us to make decisions and leading decisions will help us to evaluate whether we need other language capacity. This is exactly a question that needs northern influence in it. As the region is stood up, and as people become more involved in looking at the services provided in the North, they're going to decide on their own, with us, about how that service is provided.

Senator Christmas: As was mentioned, communications are vital in search and rescue. If those being rescued are unable to be understood in their language, then we have a serious problem.

The Chair: I want to thank our witnesses this morning.

comme dans des opérations de recherche et sauvetage, l'intervention environnementale, de même que la surveillance des glaces. Or, dans l'Arctique, dont nous parlons aujourd'hui, la capacité de traverser de vastes régions à l'aide d'une technologie qui se déplace dans les airs, et ce, très rapidement, constitue un avantage absolu en recherche et sauvetage.

Le sénateur Christmas : Concernant le centre de SCTM à Iqaluit, je présume que les gens qui y travaillent ont des connaissances de la langue inuite également.

M. Garapick : Non. Le centre a été établi là-bas en 1993. On appelle cela NORDREG, le Système de trafic de l'Arctique canadien. C'est le règlement dans le Nord canadien pour Transports Canada. Il s'agit d'un centre de services de communication et de trafic.

En 1993, ils ont dû trouver des gens qui iraient travailler là-bas six mois pendant l'année, durant l'été, et qui passeraient l'hiver au Sud. Il semble que certaines de ces personnes qui ont commencé à y travailler en 1993 y sont toujours. Ils ont fait l'essai d'un service en inuktitut et il a duré deux ou trois ans. C'est encore dans notre mire.

Comme l'a mentionné Greg, nous ajoutons une personne à cette équipe pour renforcer les capacités. Nous continuons de travailler avec les membres de la collectivité. Nous voulons déterminer comment nous pouvons envisager de fournir ce service, et comment nous pouvons travailler. La mesure importante que nous prenons présentement pour le programme d'embarcation de sauvetage côtier, c'est que nous avons six étudiants inuits — j'ai vu deux étudiants inuits — qui parlent l'inuktitut aussi. C'est une question à examiner. Il faut souligner que l'inuktitut de la région de Baffin est un peu différent de celui de la région des Inuvialuit et du Nunavut. Il nous a fallu garder cela à l'esprit également.

M. Lick : D'où l'idée que si les habitants du Nord nous aident à prendre des décisions et des décisions principales, cela nous aidera à déterminer si nous avons besoin d'autres capacités linguistiques. C'est justement une question qui nécessite l'influence du Nord. À mesure que les gens examinent davantage les services qui sont fournis dans le Nord, ils prendront des décisions eux-mêmes, avec nous, quant à la façon de fournir ces services.

Le sénateur Christmas : Comme on l'a mentionné, les communications sont essentielles dans les opérations de recherche et sauvetage. Si les gens qui sont secourus ne peuvent pas se faire comprendre dans leur langue, alors nous avons un grave problème.

Le président : Je veux remercier nos témoins.

Once again, Mr. Lick, I wish you all the best in your retirement. I'm sure we haven't heard the last from you. Somewhere along the line, with the expertise you have, we might need to call you time and again to seek some advice.

Certainly the North is a challenge for us all, but I believe by working together as a committee, with the government officials and with the people in the North, most importantly of all, we can find some solutions to address some of the search and rescue issues that have been brought to us from that area. We look forward to our trip up there at the end of May. For me, it's my first trip to the North. I'm sure some other senators are experiencing their first trip also. It will be an eye-opener.

Once again, I thank you for your time here this morning.

(The committee adjourned.)

Encore une fois, monsieur Lick, je vous souhaite une excellente retraite. Je suis sûr que ce n'est pas la dernière fois que nous vous parlons. À un moment donné, compte tenu de vos compétences, nous pourrions devoir vous appeler souvent pour obtenir des conseils.

Le Nord représente sans nul doute un défi pour nous tous, mais je crois qu'en collaborant en tant que membres du comité, avec les fonctionnaires ainsi qu'avec les gens du Nord, surtout, nous pouvons trouver des solutions à une partie des problèmes liés aux opérations de recherche et sauvetage qui nous ont été signalés. Nous sommes impatients de nous rendre dans le Nord à la fin de mai. Pour ma part, il s'agira de mon premier voyage là-bas. Je suis sûr que c'est également le cas d'autres sénateurs. Ce sera un voyage révélateur.

Une fois de plus, je vous remercie d'être venus comparaître ce matin.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Canadian Coast Guard:

Gregory Lick, Director General, Operations;

Peter Garapick, Superintendent, Search and Rescue, Central and Arctic Region.

TÉMOINS

Garde côtière canadienne :

Gregory Lick, directeur général, Opérations;

Peter Garapick, surintendant, Recherche et sauvetage, Région du Centre et de l'Arctique.